

Numero **62**  
22 Maggio 2012  
**107** Pagine

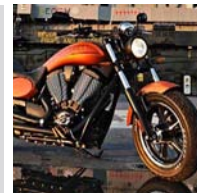
### MotoGP Le Mans

Vince Lorenzo, Rossi secondo!  
Rossi: "Bollito? A me non sembra"



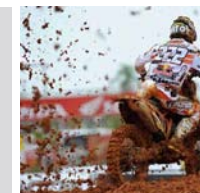
### Mercato

Victory Judge, cruiser d'attacco  
KTM Motocross e Enduro 2013



### MX Brasile

Pourcel vince davanti a Philippaerts  
Cairolì: "Ho fatto due errori stupidi"



| PROVA MOTOCROSS |

# KTM SX 2013

da Pag. 2 a Pag. 17



**All'Interno**

**NEWS:** Nico Cereghini "Sveglia ragazzi!" | Gli anni Settanta, 4ª puntata | **MOTOGP:** Le pagelle del GP di Francia | **Stoner:** "Mi ritiro a fine stagione" | **SPORT:** Road racing, si rischia la vita per diventare immortali

KTM SX 2013

**PREGI** ● Prestazioni e posizione in sella

**DIFETTI** ● Aggressività della frenata

PROVA MOTOCROSS

# La 450 torna protagonista!

**di Aimone Dal Pozzo** | Due anni all'insegna dei successi non fanno riposare il reparto sviluppo della Casa austriaca, che migliora l'intera gamma cross e presenta una 450 inedita e ricca di sorprese. Ha 4 marce, 60 cv e tocca i 140 orari



## KTM SX 2013

Siamo nuovamente di fronte a una pietra miliare per la gamma cross di KTM. I modelli 2013 infatti si presentano con la medesima importanza e rinomanza che avevano ottenuto due anni fa alla prima presentazione della nuova generazione. La repentina evoluzione deriva dallo stretto contatto tra produzione e reparto corse che riesce in poco tempo a trasferire tutta l'esperienza dei modelli da gara sulla linea di montaggio mettendo a disposizione tutte le più moderne tecniche a tutti gli utenti. Come ci conferma lo stesso Joachim Sauer, Product Manager Off Road, «è costante e più che mai attivo il nostro impegno a collegare sempre di più il mondo motorsport con la produzione e sono molto soddisfatto di quanto è successo negli ultimi anni». E ora, dopo solo due anni, nasce una nuova generazione di SX che lancia un chiaro segnale al mercato di come KTM intenda primeggiare per i prossimi anni. «Quello che manca» prosegue Sauer «nel nostro portfolio è il mercato americano ed è proprio qui che si stanno concentrando i prossimi passi. Come tutti sapete, molte risorse sono state concentrate in poco tempo negli Stati Uniti, partendo da Roger De Coster per arrivare il prima possibile all'obiettivo».

### La nuova 450 nasce per vincere nel campionato più difficile

Già da dopo il Motocross delle Nazioni infatti si sono svolti numerosi incontri tra [De Coster](#) e i responsabili KTM dai quali sono uscite le esigenze reciproche. Il realtà, ci confida Sauer, la lunga lista di richieste era in qualche modo insperata e utopistica, ma in poco



tempo tutti gli ingegneri austriaci si sono messi al lavoro così da mettere alla luce 400 esemplari della nuova 450 e permettere a Dungey di portare alla vittoria l'ultima evoluzione in pochi mesi. Ma le grandi novità non si fermano alla sola 450, bensì all'intera gamma quattro tempi che gode del grande passo evolutivo fatto dalla sorella maggiore.

### Il telaio

Bernhard Plazotta, Manager Offroad Department, ci conferma i punti cardine che hanno indirizzato gli sviluppi. «Il target che

abbiamo voluto perseguire» spiega Bernhard «per questa nuova gamma sono stati la ricerca di maggiore leggerezza e la maggiore stabilità dell'anteriore e del telaio per i tratti veloci». Sono stati quindi cambiati i tubi inferiori della culla del telaio che sono diminuiti in diametro e di peso (circa 100 grammi), ed è stata inserita all'interno del canotto di sterzo una piastra di rinforzo che per quanto concerne lo stress sulla sospensione non ha cambiato nulla, ma nelle situazioni di torsione produce dei grandi benefici. Anche le staffe di collegamento tra telaio e testa del motore sono nuove e la loro configurazione consente molte modifiche e



“ **Gli interventi** fatti al telaio seppur **non visibili** rendono l'avantreno molto più stabile e direzionale, tanto che **gli inserimenti** negli appoggi **avvengono con** grande **naturalità** e disinvoltura ”



setting, proprio come richiedono le specifiche dei piloti e tecnici americani. Sempre per i medesimi fini, è stato cambiato anche il perno della ruota posteriore da 22 a 25 per maggiore stabilità (De Coster dice che i piloti mantengono meglio la traiettoria in curva con il perno maggiorato) e variato di conseguenza la sagoma del forcellone posteriore nella parte finale. Per il reparto sospensioni WP ci conferma che stato svolto un grande lavoro nella ricerca e sviluppo di un nuovo olio (ora SAE 4 invece che SAE 5) che ha permesso di ridurre enormemente gli attriti, migliorandone le prestazioni e soprattutto che non andasse a modificare le proprie caratteristiche dopo un lungo arco di utilizzo. Di conseguenza, sono state riviste tutte le tarature idrauliche e il K delle molle, per allinearsi al nuovo olio. All'anteriore sono state introdotte nuove

piastre di sterzo ancora più leggere ed ulteriormente modificate per ottenere un nuovo ancoraggio per il parafrangente anteriore nella parte frontale, rendendolo più forte e stabile del 50% senza aumentarne di un grammo il peso dato che, a detta dei piloti, era di forte disturbo durante la guida in quanto vibrava e si muoveva parecchio. In pista le sensazioni confermano il lavoro svolto sul comparto ciclistico, soprattutto sulla 450 sulla quale è stato svolto lo sviluppo maggiore. La 450 infatti risulta molto più bilanciata e precisa delle altre, sia in termini di assetto che di progressione degli elementi ammortizzanti. Gli interventi fatti al telaio seppur non visibili rendono l'avantreno molto più stabile e direzionale, tanto che gli inserimenti negli appoggi avvengono con grande naturalezza e disinvoltura. La 2013 tende meno ad avvatarsi in fase di staccata rimanendo più bilanciata e neutra, consentendo al pilota di concentrarsi maggiormente sulla traiettoria e la scorrevolezza.

#### Le sovrastrutture

Anche in questo caso è stato apportato un grande cambiamento, non solo per l'aspetto estetico, ma in particolare per quello funzionale di ingombri e di aree di contatto con il pilota. Come già accennato troviamo un nuovissimo parafrangente anteriore in perfetto stile Kiska, tagliente. Seguendo le linee di stile che vanno da davanti verso il posteriore, troviamo una coppia di convogliatori in plastica bicolore davvero aggressivi, più ampi ed avvolgenti di quelli precedenti che vanno a nascondere un serbatoio completamente rinnovato. Ospita infatti la medesima pompa di benzina della versione enduro e permette ai piloti dei Mondiali di montare il serbatoio standard enduro per l'autonomia necessaria per le manche lunghe. Proseguendo ancora, si nota una grande concentrazione di lavoro nella zona di contatto con le gambe del pilota ovvero la cassa filtro, da una parte necessaria a garantire maggior grip ed una superficie più ampia alla pressione delle gambe, dall'altra per aumentare il volume della zona sottosella al fine di migliorare il flusso d'aria che arriva al propulsore.

Cambia anche il condotto di aspirazione che ora è nervato e rigido e rimane costante nel tempo, come sulle moto da gara. In sella le variazioni sono difficilmente percettibili rispetto alla versione 2012. Le dimensioni e gli ingombri erano già ottimali lo scorso anno, solo in situazioni limite come in staccata e sui lunghi salti è riscontrabile una maggiore superficie di contatto con la moto che trasmette maggiore sicurezza. Gli spostamenti in sella restano rapidi e semplici ed i convogliatori più lunghi e slanciati verso l'anteriore azzerano qualsiasi eventualità di agganciarsi con lo stivale come poteva accadere in passato.



### I dettagli

Come di consueto ogni anno vengono inseriti numerosi piccoli aggiornamenti utili a garantire sempre di più l'affidabilità e la durata ricercata. Per le 2013 troviamo nuovi raggi su entrambe le ruote, ora rivestiti di nero. Grande novità il manubrio che dopo diversi anni cambia di piega e colore (ora nero) e prende le forme, sempre in versione fatbar, del 996 Renthall piega Carmichael e viene accoppiato a nuove manopole bicomponenti nere ed arancio che riportano fedelmente il marchio KTM. Questa piccola variazione di impostazione produce dei notevoli effetti alla guida che ricade in maniera più importante sull'avantreno rendendo l'anteriore più preciso negli inserimenti e nei cambi di traiettoria. Per ciò che concerne gli impianti di scarico, a Mattighofen hanno lavorato duramente per essere in linea con l'accordo sulla fonometria stipulato da tutte le case e la FIM da qualche mese. Sono stati quindi modificati tutti gli impianti nella parte di curva iniziale, ora realizzata con

strumenti di piegatura ad acqua più precisi e dotati di risonatore su tutti i modelli, abbinati ad un silenziatore lavorato internamente. Il risultato finale è un impianto silenzioso ed efficace tanto che la stessa Akrapovich non riesce più ad estrapolare miglioramenti significativi, se non in termini di peso ed estetica. Anche per i radiatori sono stati rivisti i materiali, al fine di renderli più morbidi ed elastici in caso di caduta e la pinza del freno posteriore ha un nuovo supporto. Entrambi i corpi frenanti rimangono molto efficaci ed aggressivi e bisogna farci un pochino la mano prima di riuscire ad usarli a dovere.

### I motori

Joachim Sauer prosegue presentandoci le novità. «Gli ultimi due anni siamo stati messi sotto pressione dalla concorrenza, allora abbiamo voluto creare nuovamente il distacco, rendendo i nuovi propulsori più potenti soprattutto agli alti regimi dove sono stati

rivisti i limiti massimi di rotazione, aumentandone allo stesso tempo anche la durabilità in modo da renderli meno costosi in termini di manutenzione». Per ottenere questo risultato cambiano molti fattori, a partire dalle modalità di realizzazione dei carter che ora vengono realizzati in pressofusione ad alta pressione con un nuovo materiale più resistente, leggero ed efficace (è visibile anche la diversa colorazione) ed è stato eliminato completamente anche la predisposizione per l'accensione a pedale. Lo stesso De Coster ha detto che nessuno mai userà più il pedale per accendere la moto dopo aver utilizzato il magico bottone. Risultato: motori più leggeri di quasi un chilo e più resistenti e duraturi.

### Cancelletto giù! Come si comportano le nuove K SXF 250: COMPLETAMENTE NUOVO

La testata viene ripresa dal modello 350 e completamente rinnovata. Il grande cambiamento sono la maggiorazione del flusso di aspirazione e la dimensione delle valvole di aspirazione che aumentano del 14%, ed hanno permesso di raggiungere un limite di ben 14.000 giri in abbinamento a molle di richiamo più dure. Il tiro del motore cresce ulteriormente in particolare dai 7 ai 10 mila giri. Cambia il rapporto di alesaggio e corsa che arriva a 78 mm di larghezza in modo da lasciare spazio nella testa per le valvole più grandi. Vengono adottati un nuovo pistone con disegno a ponte nella parte sottostante per maggiore durezza ed un nuovo albero motore più leggero che ne migliora la risposta al comando del gas. Altro grande cambiamento è la dismissione della gabbia rulli della biella che viene sostituita da un cuscinetto piatto che consente di procrastinare l'apertura del motore alle 100 ore di utilizzo. Tale tecnologia deriva ancora una volta dall'esperienza delle corse. Arriva anche la messa in moto elettrica di derivazione 350 così come la frizione. Il cambio, a richiesta dei piloti rimane con le medesime sei spaziatore, ma cambia totalmente la componentistica. Cambia infine anche il corpo farfallato che diventa di 44 mm di diametro (2011 era 42 mm) che dispone di un nuovo iniettore che ora spruzza dal basso e non dall'alto. In questo modo vengono superati i problemi relativi all'apporto di benzina e i componenti delicati



vengono messi in posizione protetta e facili da raggiungere per eventuali sostituzioni. Il nuovo 250 con questi cambiamenti si pone nuovamente sul gradino più alto del podio in termini di prestazioni e sfruttabilità. In pista il nuovo motore, oltre che a permettere un'ottima percorrenza di curva già a metà schiena, si rende unico nell'allungo dove la spinta sembra non finire mai.

Ed allora ecco che la staccata al limite, la salita impegnativa o il rettilineo veloce sono il suo terreno di caccia, dove il pilota non ne percepisce mai i limiti e continua a spingere ottenendo sempre una risposta pronta.

A differenza delle cubature maggiori, sulla piccola 250 occorre giocare spesso con le marce, ma una volta inseriti in curva con il rapporto giusto, servono delle cinghie per rimanere attaccati al manubrio in uscita. Grande passo avanti, dove per fortuna, la ricerca della cavalleria non ha compromesso la progressione iniziale che rimane corposa fin dall'inizio con una schiena solida e costante.

### SXF 350: RINNOVATO E PIU' POTENTE

Anche la campionessa mondiale MX1 riceve importanti aggiornamenti sul motore: nuovi carter, come sulla 250 dove sparisce l'opzione dell'avviamento a pedale, nuova testata per maggiori flussi e nuovi limiti di giri motore, ora a 13.400 come il 250 2012, la rendono ancora più performante. Viene inoltre rivisto l'albero motore, sostituita la gabbia rulli con un cuscinetto piatto e implementato il nuovo corpo farfallato, portando la prestazione

KTM 2013 Four stroke SX image video

condividi More info



massima fino a 54 cavalli, 4 in più della 2012 che le fanno rasentare le prestazioni di una quattroemmezza, pur essendo sempre più leggera. Da non credere il cambiamento riscontrato sulla 350. Da un anno all'altro aumenta come niente di quattro cavalli e la differenza è lampante. Ora gode di una progressione in uscita di curva corposa quanto basta per tenere una marcia superiore, ed altrettanto di una potenza massima assimilabile ad un 450. Pur avendo un'ottima schiena però è necessario ricordarsi di guidare più come sulla 250 in quanto la leggerezza e reattività ci consentono di essere molto più agili e repentini nei cambi di direzione. Tra tutte le quattro tempi provate, ho trovato la tremmezza la meno a posto di sospensioni, forse per la taratura più soft rispetto alle velocità che si riescono ad ottenere da questo propulsore o più semplicemente per una variazione di setting. Come già riscontrato lo scorso anno, si conferma la meno impegnativa e la più divertente del lotto in quanto gode sia di una schiena corposa sulla quale fare affidamento e di un allungo importante, che di una leggerezza di manovra che non ha uguali.

### SXF 450: NOVITA' ASSOLUTA

Dal 2007 KTM ha dedicato due strade diverse per i modelli cross ed enduro. Da sempre la 450 SX è conosciuta per la sua grande potenza, ma per ottenere ciò i numerosi alberi e contralberi interni ne compromettevano il peso e la manovrabilità. Con l'inizio del progetto supercross era necessario fare qualcosa di nuovo, di diverso. I target di sviluppo sono stati la leggerezza, la dimensione, la facilità di manutenzione e soprattutto la necessità di migliorarne la guidabilità senza comprometterne la potenza massima. La soluzione era già in casa, proprio con il modello EXC SHOC



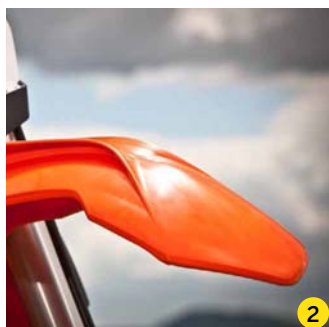
(monoalbero), dal quale è poi partito tutto il lavoro di messa a punto specifico. Sono quindi state ridotte tutte masse oscillanti, e con il nuovo sistema di realizzazione dei carter in pressofusione, non solo si sono ottenuti degli ingombri decisamente inferiori aumentando la luce a terra, ma il solo motore è sceso di quasi un chilo. Il telaio diventa di conseguenza più snello e maneggevole e le masse rotanti diminuite hanno reso la moto molto più maneggevole e reattiva. Ulteriori grandi cambiamenti li troviamo nella testata: viene adoperato il titanio per tutte e quattro le valvole ed i nuovi attuatori valvole con contatto a slitta invece che con cuscinetto diventano più leggeri del 50% consentendo di arrivare a 11.500 giri motore, gli stessi del bilatero 2011 DHOC. Viene introdotto anche un nuovo rapporto di alesaggio e corsa ora a 95/63.4 ed un rapporto di com-

pressione pari a 12.6. Anche sul 450 viene introdotto il cuscinetto piatto al posto di quello a rulli ed implementato il corpo farfallato da 44mm, accoppiato ad un alternatore più potente da 65W, inediti per il 450. Il risultato è una potenza massima di 60 cavalli ed una coppia di 50 Nm ai 7.000 giri con un motore decisamente più piccolo e soprattutto con meno rumore. Infine la frizione deriva dalla versione enduro ma viene personalizzata la rapportatura del cambio con un 4 marce per l'Europa (la quarta porta la moto fino a 140 km/h!) e un 5 marce per l'America. Quindi, se prima l'obiettivo principale del pilota in sella alla 450 doveva essere quello di mettere la moto dritta per scaricare tutti i cavalli a terra, ora la questione si complica. Sì esatto, ora non solo è dotata di una potenza senza paragoni, ma è anche molto più gestibile e manovrabile.





1



2



3

1 Il manubrio dopo diversi anni cambia di piega e colore (ora nero) e prende le forme del 996 Renthal piega Carmichael.

2 Troviamo un nuovissimo parafrangente anteriore in perfetto stile Kiska.

3 Troviamo nuovi raggi su entrambe le ruote, ora rivestiti di nero.



La potenza ora può essere facilmente indirizzata nella direzione che meglio si ritiene e la percezione del peso è nettamente diminuita. Con il 4 marce (rapportatura del test) è sufficiente mettere la terza marcia e dimenticare le leve di frizione e cambio, tanto è elastico e corposo il motore. La prima parte di erogazione è molto dolce, non spinge in avanti e nemmeno tende a spegnersi anche se si tarda un'istante a riaprire, mentre in fase di apertura scarica a terra tutta la sua potenza senza una minima esitazione ed incertezza.

In termini di guida ora la 450 è molto meno stancante in quanto segue con molta più facilità le traiettorie impostate dal pilota e soprattutto non trasmette più quel senso di pesantezza all'anteriore che impediva di essere agili e reattivi. Anche il reparto sospensioni è decisamente ben calibrato, rigido quando serve nelle buche in velocità, ma altrettanto progressivo negli inserimenti. Rimane la costante di dover essere particolarmente allenati per guidare questa moto, nel passato per poter rimanere in sella, ora per poterla spingere al limite anche se sembra non averne uno.

#### **SX 125 e 250: PICCOLI AGGIORNAMENTI**

Seppur non al centro dell'attenzione in questa presentazione 2013, i due tempi non sono affatto da dimenticare, in particolar modo in questi periodi di crisi. I numeri sono costantemente in aumento, non solo tra i più giovani, ma anche diversi appassionati stanno riscoprendo il divertimento e l'economia che solo il due tempi è in grado di offrire. Per le sorelle a miscela vengono introdotte alcune



importanti migliorie come l'implementazione della nuova frizione con molla a tazza (come sulle enduro), più efficace e contenuta che ha reso necessario anche ridisegnare entrambi i coperchi (frizione e carter). Altra novità è l'introduzione del nuovo pacco lamellare Vforce arrivato ad un nuovo step evolutivo.

#### **SX 85 : AL PARI DELLE GRANDI**

Da sempre KTM persegue la filosofia di partire dalle basi e di avere piloti arancioni già dalle prime curve. Infatti, se già la SX 85 è ormai leader indiscussa del mercato minicross, la casa Austriaca ha pensato bene di rinnovarla interamente, sia dentro che fuori. Il motore viene aggiornato nella zona della testa e del cilindro con collegamento a staffe al telaio, le sospensioni ereditano gli aggiornamenti di olio e finiture delle 4T, ma le grandi novità sono facilmente visibili in quanto la piccola SX vanta le medesime estetiche e forme delle sorelle maggiori.

Per fare questo sono stati integralmente ridisegnati telaio, telaio e sovrastrutture che ora appaiono identiche ai modelli grandi. Come ogni anno, dal catalogo Power Parts e Power Wear è possibile prendere spunto per ogni ulteriore personalizzazione, siano componenti estetiche o prestazionali, entrambi di altissima qualità. KTM si lancia alla conquista del mercato cross 2013 con grande anticipo, pronta a consegnare i primi modelli tra luglio e settembre. Una gamma profondamente rinnovata e migliorata, con il chiaro intento di primeggiare per i prossimi anni a venire. [Il listino delle KTM 2013 \(PDF\)](#) **M**

# SPECIALE MOTOGP

## IL GRAN PREMIO DI FRANCIA





## GP di Le Mans. Vince Lorenzo, Rossi secondo!

**di Giovanni Zamagni** | Trionfo in solitario per Lorenzo con un grandissimo Rossi secondo e Casey Stoner terzo, in una gara disputata sotto la pioggia e che ha regalato, finalmente, sorpassi e adrenalina

**T** rionfo in solitario per Jorge Lorenzo con un grandissimo Valentino Rossi secondo e Casey Stoner terzo, in una gara disputata sotto la pioggia e che ha regalato, finalmente, sorpassi e adrenalina. Se il successo di Lorenzo non è mai stato in discussione – e quindi la battaglia per la prima posizione non

ha certo offerto spettacolo – alle sue spalle si sono assisti a sorpassi e controsorpassi, con Rossi capace di sfruttare al meglio le qualità della Ducati, evidentemente competitiva sul bagnato. Così mentre nei primi giri Lorenzo faceva lo Stoner, scavando un solco incolmabile per gli inseguitori, Stoner, Rossi, Dovizioso e Crutchlow erano racchiusi in pochissimi decimi.

### **BRAVO VALE!**

Per la verità, Stoner è riuscito a prendere un buon margine su chi aveva dietro e a metà gara sembrava addirittura potesse andare a riprendere Lorenzo. Ma è bastato che dai box segnalassero a

Jorge che il vantaggio era sceso sotto i 3", che il campione della Yamaha riaccelerasse, per arrivare in solitario al traguardo. Ma Casey non solo perdeva da Lorenzo, ma veniva anche lentamente riagganciato dal trio Dovizioso-Rossi-Crutchlow, poi rimasto una coppia al 19esimo giro per la caduta del pilota inglese della Yamaha. La sfida italiana, davvero bella, è andata avanti per un paio di passi, poi Andrea è stato costretto a rallentare, per poi cadere a sua volta al 25esimo passaggio. Rossi, intanto, continuava a spingere, arrivando in scia a Stoner al 24esimo giro, per poi attaccarlo al 26esimo e nuovamente al 27esimo. Bravo Vale e brava Ducati: sul bagnato è a livello dei colossi giapponesi.

### **HONDA IN DIFFICOLTA'**

Per la prima volta nella stagione, la Honda è parsa un po' in difficoltà, con Stoner che ha dovuto accettare con un sorriso un terzo posto, comunque buono per il campionato, e Pedrosa quarto al traguardo, piuttosto distaccato, solo per gli errori commessi dai piloti Tech3, poi settimo (Dovizioso) e ottavo (Crutchlow) al traguardo. Lorenzo invece vola in testa al campionato, con 8 punti di vantaggio su Stoner: sarà una bella sfida.

### **PETRUCCI E PASINI DA APPLAUSI**

Più indietro, si è assistito a una bellissima sfida tra Danilo Petrucci e Mattia Pasini, che si sono contesi a lungo l'11esimo posto e primo tra i piloti CRT. Purtroppo l'epilogo non è stato positivo, perché Petrucci è caduto a due giri dalla fine e Pasini è poi stato battuto da Ellison, ma la loro bella gara rimane.

### **I PRIMI COMMENTI**

**Lorenzo:** "Era facilissimo sbagliare, perché l'asfalto era molto scivoloso. Sono partito molto determinato per andare via subito e prendere un buon margine. Ho temuto che Stoner potesse venire a riprendermi, invece ho tenuto duro".

**Rossi:** "Avevo una gran voglia di tornare sul podio. Sapevo di avere una possibilità speciale sull'acqua e non volevo buttarla.

Ero dietro a Stoner, ma, utilizzando un casco nuovo, si è appannata la visiera. L'ho rialzata, ho preso aria, e sono finito dietro alle due Yamaha Tech3. Sono tornato davanti, vedevo la possibilità di riprendere Casey e non potevo mollare, anche perché Dovizioso spingeva forte alle mie spalle. Ci voleva un po' di bagarre: grazie a tutti gli uomini Ducati".

**Stoner:** "E' sempre bello lottare in combattimenti puliti come quelli di oggi: queste battaglie mi piacciono. Oggi avevo dei problemi, all'inizio ero lento, a metà gara ho provato a spingere più forte ma ho fatto tanti errori perché la moto non era precisa. Era importante arrivare al traguardo".

**Dovizioso:** "Avevo un gran feeling con la moto, ma ho consumato troppo le gomme. Rispetto a Valentino perdeva tanto in trazione e dovevo recuperare in frenata.

Frenavo fortissimo, ma non ne avevo più: vedevo però Rossi davanti a me e Stoner in difficoltà, ho continuato a spingere. Purtroppo ho sbagliato, ma era giusto provarci". ■



## Louis Rossi vince in Moto3, Luthi in Moto2

**di Giovanni Zamagni** | Due gare con tantissime cadute. Male Fenati, benissimo Antonelli in Moto3, quarto al traguardo. In Moto2 grande podio per Claudio Corti

**Q**uando le condizioni sono difficili, le gare delle cilindrate minori si trasformano soprattutto in una corsa a chi fa meno errori. Così le cadute sono state decisive sia in Moto3 (ben 17) sia in Moto2 (12), ma, vincendo, Louis Rossi e Thomas Luthi non hanno rubato nulla: per il francese (oltretutto di Le Mans) è il primo successo della

carriera, per lo svizzero è il primo stagionale, secondo in Moto2. Tra i piloti finiti a terra in Moto3, purtroppo, anche Romano Fenati, scivolato senza conseguenze al secondo giro, mentre cercava di rimontare dalla 18esima posizione. Per Romano è il secondo ritiro consecutivo, ma sull'asciutto, in prova, il pilota di Ascoli si era confermato bravo e veloce: gli errori fanno parte del normale cammino da percorrere per diventare campioni. Sul podio con Rossi sono saliti Alberto Moncayo e Alex Rins, con un bravissimo Niccolò Antonelli al quarto posto. Il ragazzino del team Gresini, campione italiano in carica, è in crescita costante e dopo essere passato dal telaio Honda a quello FTR (nel GP di Spagna) ha una moto più competitiva e può esprimere il suo potenziale.

### CORTI: BRAVISSIMO!

In Moto2 sono caduti, tra gli altri, Marc Marquez, Alex De Angelis (che ha rischiato moltissimo attraversando la pista in scivolata) e Johann Zarco, ma il secondo posto di Claudio Corti è più che meritato. A completare il podio Scott Redding, con Andrea Iannone quarto.

### Claudio, cosa significa questo podio?

“Non lo so nemmeno io, devo ancora realizzare bene. L'acqua per me è sempre stata una sorta di incubo e le Mans non mi è mai piaciuta nemmeno con l'asciutto: quindi ancora non ci credo... Questa mattina, però, ho preso un po' di fiducia nel warm up, ho trovato un assetto molto buono, quasi ottimale. Sono partito bene, ho mantenuto la calma quando mi hanno ripassato in 2-3, ho ricominciato a spingere, ma mi sono un po' irrigidito quando è caduto De Angelis, perché lui e la moto sembravano non fermarsi mai. Piano piano ho ripreso il mio ritmo, sono andato a riprendere Marquez che era davanti e ho continuato a spingere. Avrei voluto andare ancora un po' più avanti, ma quando è iniziato a piovere si è perso un po' il grip dietro. E' caduto anche Zarco e, a quel punto, ho preferito rallentare”.

**Sei andato fortissimo durante l'inverno, ma le prime gare non sono state positive: quali erano i tuoi sentimenti?**

“Sicuramente ero un po' deluso. Purtroppo, la prima gara è sempre in Qatar, dove io faccio fatica a vedere di notte (Claudio corre con gli occhiali, NDA) e la pista non mi piace: sono due anni che vengo via dal Qatar un po' abbattuto e poi ci vuole sempre un po' per recuperare. Stavo facendo una buona gara a Jerez ma hanno interrotto la corsa per la pioggia, mentre in Portogallo ho avuto un sacco di problemi nelle prove. Qui, finalmente, ha girato quasi tutto per bene. E le cadute mi hanno un po' facilitato la vita”.

**Hai rischiato di non correre in questa stagione?**

“Sì, moltissimo. E non ho problemi a dire che il budget non è ancora del tutto coperto”. **M**



## Rossi: “Bollito? A me non sembra, ho ancora voglia e guido bene”

**di Giovanni Zamagni** | La miglior prestazione di sempre con la Ducati, coincide con il miglior risultato: secondo, battuto solamente da uno strepitoso Jorge Lorenzo

**L**a miglior prestazione di sempre con la Ducati, coincide con il miglior risultato: secondo, battuto solamente da uno strepitoso Jorge Lorenzo. Una prestazione che dà tanti responsi: Valentino Rossi non è affatto bollito e se ha una moto competitiva è sempre tra i migliori del mondo; quando c'è lui davanti la MotoGP diventa decisamente più spettacolare e avvincente; basta una gara così per

ridimensionare la crisi (che comunque c'è) della MotoGP. “Anch'io avevo una grande nostalgia del podio – dice a caldo, pochi attimi dopo aver tagliato il traguardo -. Sapevo che con l'acqua avrei avuto una possibilità speciale e non volevo sprecarla. Sono partito bene, Lorenzo e Stoner non erano troppo lontani, ma, purtroppo, mi si è appannata la visiera del casco nuovo che sto utilizzando. Fortunatamente sono riuscito a far entrare un po' d'aria, ma ho perso tre secondi da Stoner e sono stato superato da Dovizioso e Crutchlow. Avevo comunque un buon passo, sono riuscito a tornare in terza posizione e ho visto che Stoner era lì, non troppo lontano. Ho continuato a spingere fortissimo, anche perché Dovi dietro di me non mollava: con Casey è stata una grande battaglia. Ci voleva un buon risultato, per me e per tutti quelli che lavorano duro in Ducati”.

### Poi ancora.

“Sull'asciutto, purtroppo, non siamo così competitivi, ma questo risultato è importantissimo: veniamo da un lungo periodo difficile ed era fondamentale fare una gara così.

Fa morale e oggi mi sono divertito, anche se questa prestazione non ci fa andare più forte sull'asciutto: vedremo se nei test di settimana prossima al Mugello (mercoledì e giovedì, NDA) riusciremo a fare un passo in avanti. Qui ho avuto il merito di fare una bella corsa, perché quando ho il passo e sono lì, ci provo sempre negli ultimi giri. E battere Stoner dà ancora più soddisfazione, perché lui è il campione del mondo.

Adesso l'obiettivo è provare a essere competitivi anche sull'asciutto, perché quando uno spera nel bagnato significa che è nella m...”.

### E' la migliore risposta a chi dice che sei bollito, una dimostrazione che con una moto competitiva sei ancora velocissimo.

“Non mi importava quando sentivo quelle cose. E' difficile per le persone da fuori valutare quello che sta succedendo. Sì, mi giravano un po', però l'ho presa con un sorriso: spesso la gente dice la cosa che è più facile da dire.

Tipo: ha 33 anni, è vecchio e non va più. Invece non è così. Ho ancora molta voglia, mi sento in forma e mi sento anche di guidare piuttosto bene. Oggi avevo la possibilità di dimostrarlo ed è stato molto bello. Ma io non corro per le rivincite su quelli che dicono che sono finito”.

### Prova a spiegare perché la Ducati, che ha un motore “scorbutico”, va forte sul bagnato.

“Probabilmente sul bagnato togliamo molta potenza e riusciamo a scaricare bene quello che abbiamo. Infatti oggi in accelerazione ero messo benissimo, era addirittura il mio punto di forza, ma andavo bene pure in staccata. Il sottosterzo che ci fa perdere tanto tempo sull'asciutto, ce ne fa perdere meno sul bagnato. Ci sono delle cose che sono nel DNA di una moto: la Ducati va bene sull'acqua, nessuno sa perché”.

### Che emozioni hai provato nell'ultimo giro?

“E' stato bello lottare con Stoner: da quando lui è andato alla Honda e io alla Ducati non l'abbiamo mai fatto, a parte quando io l'ho steso a Jerez. Per me e per tutto il team è importante, lui è un avversario particolare.

Ho temuto di perdere molto tempo per l'appannamento della visiera, ma quando l'ho risolto ero molto veloce. Non provare a

battere Stoner sarebbe stato un errore”.

### Una gara così aumenta il dispiacere per non avere una moto competitiva, o aumenta la voglia di rendere competitiva la Ducati.

“Aumenta la voglia di rendere competitiva la Ducati sull'asciutto, sia da parte mia sia di tutti quelli che lavorano. E' un peccato non essere lì davanti e questa cosa ci fa soffrire tanto. Sarà importante il test del Mugello, anche se non mi aspetto di arrivare a Barcellona e di lottare per il podio, ma sarebbe già importante essere più vicino alle due Yamaha Tech3 e cercare di divertirsi anche un po' di più”.

### Valentino spiega poi perché si è arrivati così tardi a un assetto base soddisfacente.

“Il mio errore è stato quello di scoraggiarmi un po' dopo i primi test quando ho capito che anche con questa moto non si poteva lottare per vincere: questo, sicuramente, non ha aiutato.

Hayden e la sua squadra hanno avuto un'idea migliore sull'assetto della moto e ci sono arrivati prima di noi. Ma i risultati non sarebbero cambiati più di tanto”.

### E' un secondo posto che vale come una vittoria?

“Un secondo posto vale sempre come un secondo posto”.



## Dovizioso: “Ho pensato: si chiude, si chiude. Ma era giusto provarci”

**di Giovanni Zamagni** | Ha lottato, ha dato spettacolo con sorpassi aggressivi e puliti, è caduto, è ritornato in sella e ha finito al settimo posto

**H**a lottato, ha dato spettacolo con sorpassi aggressivi e puliti, è caduto, è ritornato in sella e ha finito al settimo posto, ancora una volta davanti al compagno di squadra Cal Crutchlow, pure lui scivolato a metà gara. Inevitabilmente, Andrea Dovizioso non può essere troppo soddisfatto del risultato, ma è giusto sottolineare il buono di una prestazione comunque importante.

**Dovi, è finita male, ma secondo me hai fatto una gran gara.**

“Intanto, fortunatamente posso dire di averla finita, perché la moto è rimasta accesa e sono riuscito a ripartire, anche se a destra non potevo piegare perché toccava la marmitta e il carbonio. E' stata una gran bella gara, sia da vedere sia da fare. Bello il combattimento, ma difficilissimo, perché nessuno poteva piegare più di tanto, perché su questa pista, con il bagnato, non c'è grip. Era impressionante: a ogni curva, perdeva aderenza almeno una volta. E' stato bello combattere con Valentino e con Cal, due piloti aggressivi. Purtroppo perdeva troppo in accelerazione, in particolare all'uscita dell'ultima curva e alla esse nel terzo settore: non c'era modo per essere veloci quanto loro. Dovevo recuperare quanto perdeva in accelerazione in frenato e riuscivo a staccare forte perché la moto era molto stabile, ma a forza di frenare troppo ho

“ Pensavo: si chiude, si chiude, si chiude, ma **non volevo mollare**, perché Rossi non ne aveva tanto più di me, **ma ho finito per sbagliare** ”

consumato tanto la gomma anteriore. Negli ultimi 12 giri, mi ha avvertito almeno quattro volte. Pensavo: si chiude, si chiude, si chiude, ma non volevo mollare, perché Rossi non ne aveva tanto più di me, ma ho finito per sbagliare. Si era consumata così tanto la gomma, che mi si è chiusa davanti senza il freno tirato. Peccato, anche se non so se sarei riuscito a fare il podio: forse sarei riuscito a battere Stoner, perché era messo male di gomme. Perdendo tanto in quelle due curve, nelle altre parti del circuito dovevo azzardare veramente troppo. Però il mio feeling con la moto sta migliorando tanto e fare una gara così in queste condizioni mi è piaciuto molto: vado a Barcellona molto carico, anche considerando il terzo posto delle qualifiche”.

**Hai entusiasmato di più in una gara come oggi di quando fai quarto a trenta secondi...**

“Logico, quando ci sono i combattimenti è normale. E oggi ho combattuto veramente tanto, ho dovuto stringere i denti, anche per riprendere Valentino all'inizio, quando stava cercando di scappare. E quindi, cosa vorresti dire?”

**Che dovresti provare a osare un po' di più...**

“Sì, ma hai visto il risultato? Ho osato e non dovevo farlo. Purtroppo non avevo trazione, soprattutto in confronto a Valentino, che sicuramente aveva altri problemi. Io perdeva veramente tanto in quelle due accelerazioni e in tutto il rettilineo, fino alla quarta perdeva tantissima di velocità. E dopo la dovevo recuperare dove non si poteva spingere e aggredire: se esageravi un po' cadevi, se non esageravi ti scappavano”. Era giusto provarci, anche se è andata male. Peccato, però, che poi, nel dopo gara, Dovizioso sia stato trattato malissimo dalla televisione italiana. **M**



## Le pagelle del GP di Francia

**di Giovanni Zamagni** | Dieci a Lorenzo, immenso! Otto e mezzo a Valentino che ha dato la migliore risposta a chi lo credeva finito, 7 a Stoner, 5,5 a Pedrosa che non ama il bagnato e 6,5 a Dovizioso che non ha mollato

**10 JORGE LORENZO**  
 Imenso! Ha capito che nei primi giri, per le insidiose condizioni della pista, i suoi rivali non avrebbero preso rischi. Lui, al contrario, non ha avuto paura di spingere al 100%: dopo un solo passaggio, il suo vantaggio era di 0"874, di 1"198 dopo due, di 2"646 dopo 3, di 3"645 dopo 4 e di 4"724 dopo 5. Semplicemente impressionante.

**8,5 VALENTINO ROSSI**  
 Quando lui è nelle prime posizioni, lo spettacolo è assicurato. La migliore risposta a chi lo dava per finito: ha dimostrato, a chi non ci credeva, che se ha una moto competitiva se la può

giocare ancora con Lorenzo, Stoner e Pedrosa. Sull'asciutto, purtroppo, è ancora lontano, ma ha sfruttato al meglio la situazione favorevole.

**7 CASEY STONER**  
 Considerando il distacco rifilato al compagno di squadra (18 secondi), meriterebbe forse un voto più alto. L'australiano ha sfruttato al meglio il pacchetto a sua disposizione che, per una volta, non era eccezionale. Ha provato in tutti i modi a tenere testa a Rossi, ma il secondo e mezzo subito nell'ultimo giro conferma che non ne aveva proprio più.

**5,5 DANI PEDROSA**  
 In prova aveva ottenuta una pole da applausi, ma il bagnato, che non ama, l'ha costretto a una gara in affanno. Si è salvato solo per le cadute dei piloti del team Tech3.

**7,5 STEFAN BRADL**  
 Le MotoGP sono delle bestie difficilissime da domare, figurarsi se sei al debutto e corri su una pista dove è più facile cadere che stare in sella. L'iridato della Moto2 non solo non ha

commesso errori, ma è arrivato a giocarsela con Pedrosa: complimenti.

**5 NICKY HAYDEN**  
 In grande difficoltà in prova, non è riuscito a sfruttare l'occasione favorevole in gara per una brutta partenza. Poi ha fatto una buona rimonta, risalendo dall'11esimo al sesto posto, ma il compagno di squadra è lontanissimo.

**6,5 ANDREA DOVIZIOSO**  
 Nonostante avesse usurato eccessivamente la gomma anteriore, per recuperare in frenata quello che perdeva in accelerazione, ha voluto a tutti



i costi rimanere in scia a Rossi. Gli è andata male, perché è scivolato a quattro giri dalla fine. In passato è stato accusato di non provarci abbastanza, questa volta lo ha fatto e ha fatto bene. Bravo anche in qualifica.

**6 CAL CRUTCHLOW**  
 Era attaccato a Dovizioso e Rossi, in lotta per la terza posizione, ma nel 19esimo giro è scivolato alla prima chicane. Peccato, ma si conferma pilota di buon talento e contribuisce allo spettacolo.

**5 HECTOR BARBERA**  
 In prova dà fastidio a tutti, in gara non si vede.

**5 ALVARO BAUTISTA**  
 Sull'asciutto era andato piuttosto bene, ma in qualifica ha rovinato il lavoro con una caduta e in gara non aveva confidenza con l'anteriore.

**6 JAMES ELLISON**  
 La sua rimonta è stata premiata con il primo posto tra le CRT.

**6 MATTIA PASINI**  
 A tre giri dalla fine è stato infilato da Ellison, ma fino a quel momento aveva guidato bene, nonostante in prova si fosse fratturato un metacarso e avesse un polso piuttosto gonfio.

**5 MICHELE PIRRO**  
 Bravo in prova, non in gara, con una moto non all'altezza della situazione.

**6,5 DANILO PETRUCCI**  
 Fino a quattro giri dalla fine era la sua loda la prima CRT in pista: stava guidando forte e bene, ma è scivolato. Peccato, ma il pilota è decisamente meglio della moto.

**4 BEN SPIES**  
 Non riesce a uscire dalla crisi: sesto in prova (ultimo tra le Yamaha), in gara ha completamente sbagliato la partenza. Poi, al settimo giro, è anche stato costretto a fermarsi per sostituire la visiera del casco, ma era comunque 14esimo. Ha bisogno di ritrovare la fiducia.

**9 YAMAHA**  
 Questa volta era nettamente la moto più equilibrata e "facile" per le condizioni di Le Mans. Sull'asciutto ha faticato di più, ma comunque i piloti Yamaha erano tutti davanti.

**7 HONDA**  
 A fine gara, Stoner è stato a lungo a parlare con i tecnici giapponesi: sul bagnato la RC213V non era competitiva come lo è solitamente sull'asciutto.

**6,5 DUCATI**  
 Nessuno riesce a spiegare il perché, sta di fatto che la GP12 sul bagnato è competitiva. Sull'asciutto, però, manca sempre 1"2. **M**

## MotoGP Le Mans



### Classifica

| Pos. | Pilota           | Punti |
|------|------------------|-------|
| 1    | Jorge LORENZO    | 25    |
| 2    | Valentino ROSSI  | 20    |
| 3    | Casey STONER     | 16    |
| 4    | Dani PEDROSA     | 13    |
| 5    | Stefan BRADL     | 11    |
| 6    | Nicky HAYDEN     | 10    |
| 7    | Andrea DOVIZIOSO | 9     |
| 8    | Cal CRUTCHLOW    | 8     |
| 9    | Hector BARBERA   | 7     |
| 10   | Alvaro BAUTISTA  | 6     |
| 11   | James ELLISON    | 5     |
| 12   | Mattia PASINI    | 4     |
| 13   | Aleix ESPARGARO  | 3     |

### Classifica Generale

| Pos. | Pilota           | Punti |
|------|------------------|-------|
| 1    | Jorge LORENZO    | 90    |
| 2    | Casey STONER     | 82    |
| 3    | Dani PEDROSA     | 65    |
| 4    | Cal CRUTCHLOW    | 45    |
| 5    | Andrea DOVIZIOSO | 44    |
| 6    | Valentino ROSSI  | 42    |
| 7    | Stefan BRADL     | 35    |
| 8    | Alvaro BAUTISTA  | 35    |
| 9    | Nicky HAYDEN     | 33    |
| 10   | Hector BARBERA   | 26    |
| 11   | Ben SPIES        | 18    |
| 12   | Aleix ESPARGARO  | 12    |
| 13   | Mattia PASINI    | 6     |



## JUMP TO NEXT LEVEL



**Yamaha T-Max**  
accessories line  
[www.rizoma.com](http://www.rizoma.com)

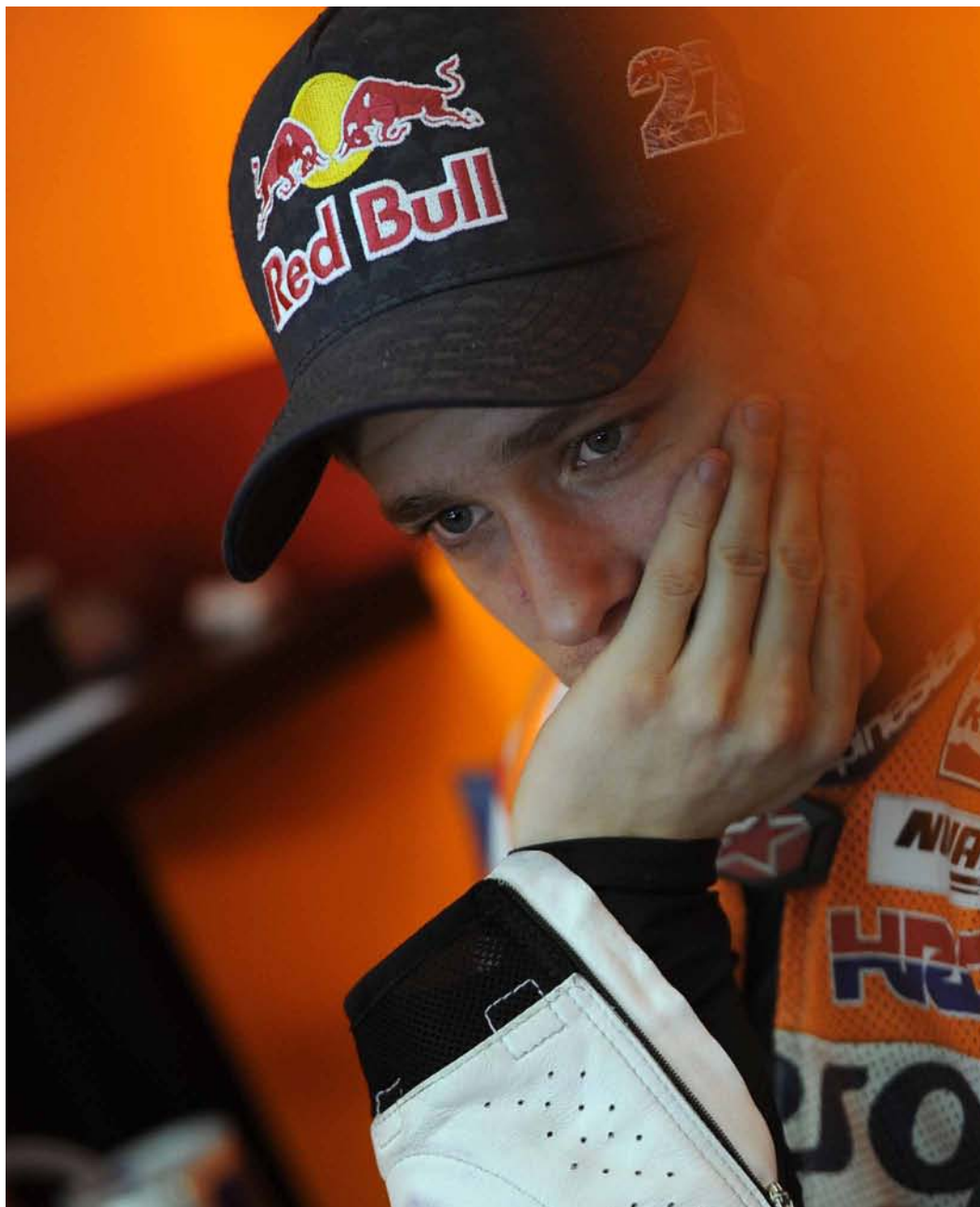
**rizoma**



## **GP di Francia. Le foto più belle di Le Mans**

Una gara dominata da Jorge Lorenzo, davanti a Valentino Rossi e Casey Stoner. Ecco le foto più emozionanti del weekend francese





## Stoner: “Mi ritiro a fine stagione”

Casey Stoner nella conferenza stampa del GP di Francia annuncia il ritiro dalle gare della MotoGP a fine stagione 2012

**C**asey Stoner ha appena annunciato a Le Mans il suo ritiro dalle competizioni a fine stagione. Il pilota australiano ha deciso di lasciare la MotoGP per dedicarsi alla famiglia che dallo scorso febbraio si è allargata con la nascita della figlia Alessandra. Il pilota Repsol Honda ha sorpreso un po' tutti i presenti alla conferenza stampa del Monster Energy Grand Prix de France, con una breve dichiarazione:

«Dopo averci pensato molto tempo e dopo averne parlato con la mia famiglia e mia moglie, ho deciso che nel 2013 non correrò nel Campionato del Mondo.

Chiuderò la mia carriera in MotoGP al termine di questa stagione e ripartirò con nuovi obiettivi nella mia vita. Dopo così tanti anni in questo sport che amo, dove i sacrifici della mia famiglia e miei sono stati immense e dove così tanto mi ci è voluto per arrivare dove sono, ora non mi diverto più come prima, questo sport è cambiato molto.

Non ho la passione ed è per questo che ho deciso di ritirarmi ora. Molte cose mi hanno deluso, molte le ho amate, ma sfortunatamente il bilancio è andato nella direzione sbagliata. Quindi semplicemente, non continuerò. Sarebbe bello poter dire di voler rimanere un anno in più, ma dove andrei a parare?

Molto meglio chiudere qui». Da tempo si vociferava sul suo ritiro ma nessuno si aspettava che la notizia ufficiale sarebbe arrivata così presto. Per gli appassionati è un duro colpo perché il mondo delle corse perde uno dei suoi protagonisti che si sta facendo amare per il suo stile di guida unico.

Il pilota 27enne della Honda ha vinto nel 2007 il titolo mondiale in sella a Ducati, lo scorso anno con il team HRC e quest'anno è in testa alla classifica MotoGP.

### Honda saluta il suo pilota:

«Casey just announced that 2012 will be his final year in the MotoGP Championship. Let's hope he has a fantastic year!» (Casey ha appena annunciato che il 2012 sarà il suo ultimo anno in MotoGP. Gli auguriamo un anno fantastico!).

### Da Twitter i primi commenti sul ritiro di Stoner

**@YamahaMotoGP:** Sad to hear Casey announce he will retire at the end of this year....@Official\_CS27 a truly great rival...

**@Official\_CS27:** Sorry for the news everyone, it has been coming for a long time now. I will still be the same guy on the grid when I line up on race day.

**@maxbiaggi:** Non ci posso credere che Stoner lascia. È un puro talento, anche in questo. A soli 26 anni dire basta è raro. Forse unico. Ammirazione! **M**



## Stoner: “Non mi diverto più a correre”

**di Giovanni Zamagni** | Prima la butta lì quasi come se niente fosse: “A fine stagione mi ritiro”, poi Casey Stoner sputa veleno contro l'intero paddock, contro la MotoGP, contro la Dorna, contra la Ducati

**P**rima la butta lì quasi come se niente fosse: “A fine stagione mi ritiro”, poi Casey Stoner sputa veleno contro l'intero paddock, contro la MotoGP, contro la Dorna, contra la Ducati. Lo fa alla sua maniera, senza alzare mai la voce, ma con grande fermezza, solo con qualche lacrima trattenuta a fatica. “Nel 2013 non correrò più in moto, voglio

fare cose differenti nella vita. Non è una decisione di questi mesi, ma è da tanto che ci penso e che ne parlo con la mia famiglia e mia moglie, anche se soltanto dopo il GP del Portogallo ho fatto la mia scelta definitiva. Non me la sento più di continuare, per una serie di motivi: è meglio ritirarsi adesso, anche se, naturalmente, finirò il campionato per onorare il contratto con la Honda e con i miei meccanici”. Si fa fatica a farsene una ragione, ma Casey – due titoli mondiali, 42 vittorie, di cui 35 in MotoGP, 82 podi (62 in MotoGP), 39 pole (35 in MotoGP) – ha le idee ben chiare. E, come suo solito, non ha nessuna paura ad esporle chiaramente. E duramente. “Ho sempre amato le moto e le corse, ma nel 2009, quando fui costretto a saltare tre GP per problemi fisici, poi individuati

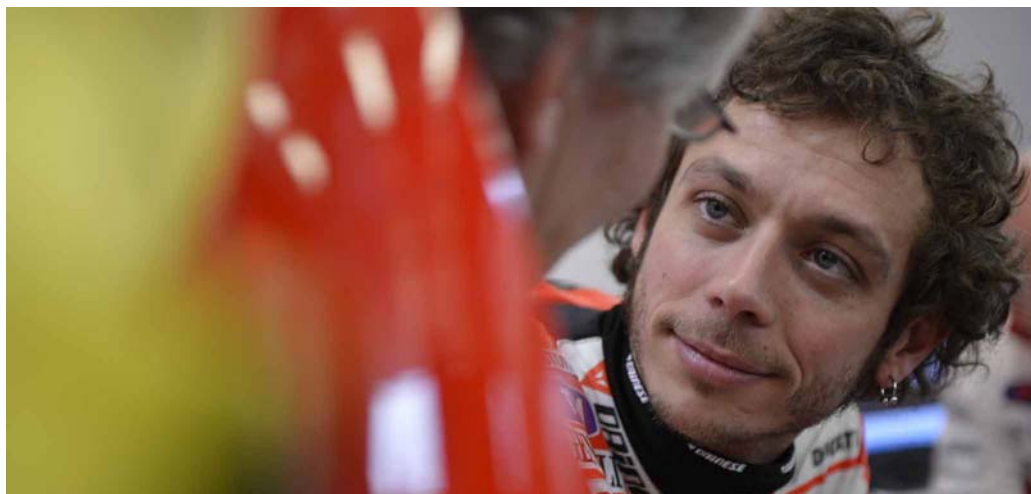
nell'intolleranza al lattosio, ho capito tante cose: in quel periodo sono state dette su di me un sacco di falsità, in molti mi hanno mancato di rispetto. Ho capito quanto sia importante la salute e la mia famiglia, mentre tutto il resto, compreso i soldi, conta poco. Non mi diverto più a correre qui, non mi piace la direzione che ha preso il campionato: tutto sta diventando noioso. Bisognerebbe fare qualcosa, ma la situazione non cambierà per molto tempo: ci sono poche moto ufficiali, con due campionati separati. Questo è un campionato prototipi, le CRT non c'entrano nulla: non è il campionato del mondo che amo, c'è poco rispetto per i protagonisti di questo sport. So che probabilmente nessuno ha mai smesso a questo punto della carriera, a soli 27 anni: molti piloti vanno avanti per soldi o fama, ma a me non importa nulla. Nel 2007 ho coronato il sogno di vincere un mondiale: ho amato tanto questo sport, ma adesso non ha più senso continuare”.

### UN “PAZZO” DA AMMIRARE

Una decisione più che rispettabile, presa alla sua maniera: quasi una “pazzia”, soprattutto considerando che siamo solo alla quarta gara. In molti si sarebbero limitati a comunicarlo – forse - alla

squadra, per poi annunciarlo a fine stagione, ma lui non ha aspettato un secondo a farlo sapere al mondo. “Non aveva senso mentire” commenta tranquillamente. Uno con le palle, insomma, come aveva già dimostrato in passato, quando non aveva paura di mettersi contro il mondo criticando Valentino Rossi. Nel suo anomalo annuncio, Stoner ha toccato parecchi temi, con tesi più che condivisibili: purtroppo si sta facendo di tutto per rovinare uno sport meraviglioso. Il ritiro del più forte pilota di questo periodo è un brutto colpo per tutto il campionato: purtroppo solo l'ultimo in ordine di tempo.





## Rossi: "Continuo altri due anni in MotoGP"

**di Giovanni Zamagni** | "Non mi aspettavo il ritiro di Stoner: per la MotoGP è una grave perdita" è stato il commento di Rossi dopo l'annuncio del ritiro. "Questo rimescola tanto le carte. La MotoGP su Sky? Secondo me..."

«Non me l'aspettavo. Credevo che corresse per almeno un altro anno. Mi dispiace. Per un pilota è un momento indimenticabile, più nel male che nel bene. E' una cosa che ti dispiace, perché devi cambiare vita e smettere di fare quello che hai fatto per quindici anni».

**Condividi le motivazioni di Stoner che riguardano gli aspetti agonistici? Che la**

**MotoGP non è più quella di una volta e che si sta andando in una direzione sbagliata?**

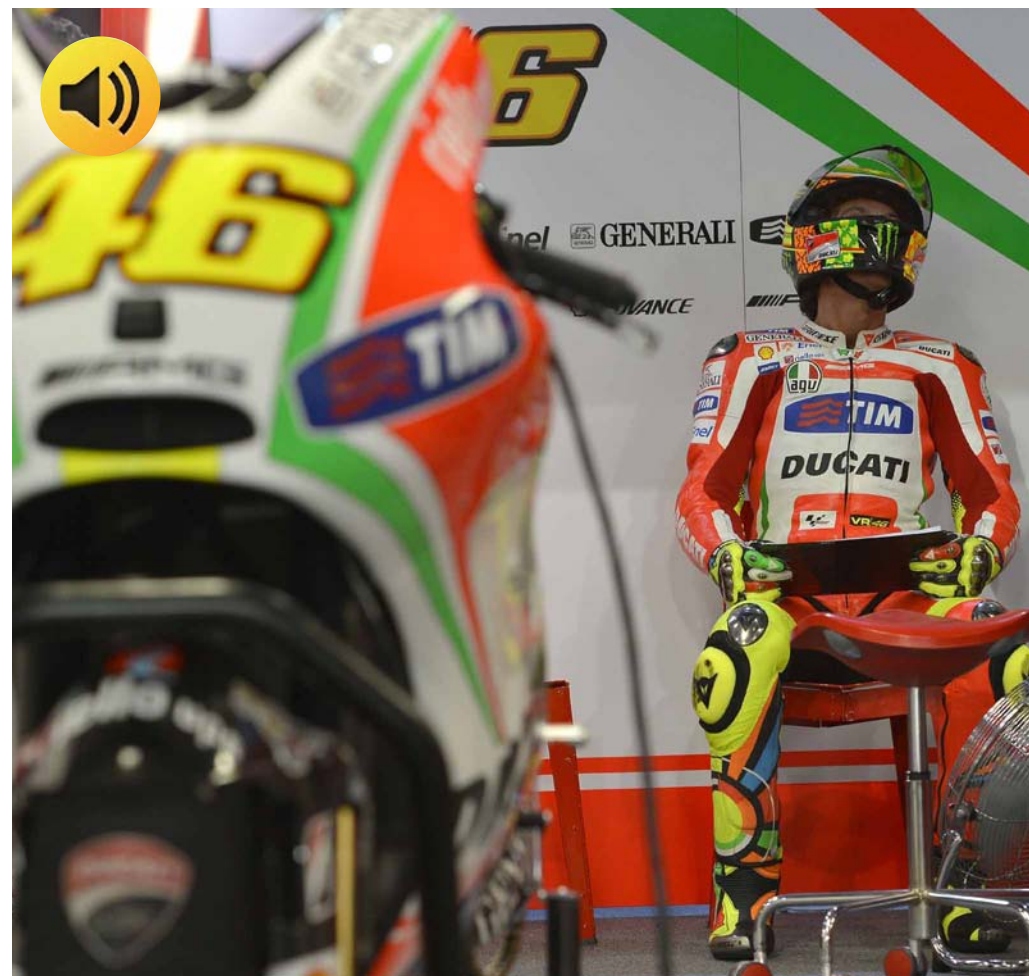
«Bisogna rimanere al passo coi tempi. Sarebbe più bello per tutti correre con 25 prototipi però adesso i soldi non li ha più nessuno».

**Per te rimangono divertenti le gare di MotoGP?**

«Per me rimane divertente guidare la moto e lavorare con il mio team per dare il massimo. Ultimamente le gare sono un po' meno divertenti rispetto a qualche anno fa ma non penso che dipenda dai piloti, è più una cosa tecnica». Io penso che il ritiro di Casey sia una cosa negativa per tutta la MotoGP - continua Rossi - perché si perde il campione del mondo e il pilota che è in testa alla classifica. A livello di campionato si perde tanto. Rimescola tanto le carte per tutti».

### E il passaggio del Motomondiale da Mediaset a Sky?

«Intanto è una cosa positiva per la Superbike che passa a Mediaset. Anche se La7 stava facendo un buon lavoro. Per la MotoGP ci sono aspetti positivi e negativi. Sky sono bravi e hanno tanti soldi da spendere per fare un bel lavoro. Dall'altro lato un po' la MotoGP ci perde, perché quelli che hanno Sky sono meno numerosi di quelli che guardano la MotoGP in chiaro. Penso quindi che meno persone vedranno la gara. Però credo che anche Sky possa fare un bel lavoro». **M**





## Graziano Rossi: “Stoner ha scherzato, non si ritira”

**di Giovanni Zamagni** | Graziano Rossi commenta per Moto.it le tre notizie della settimana: la differenza di spettacolo tra MotoGP e SBK, il passaggio del Motomondiale a SKY e l'annuncio di Casey

**G**raziano Rossi, papà di Valentino, commenta per Moto.it i tre grandi argomenti del fine settimana di Le Mans.

### SPETTACOLO MOTOGP-SBK

“In SBK c'è spettacolo per diversi motivi. Intanto ci sono più piloti competitivi a un livello simile fra loro, con molte più moto che vanno allo stesso modo, con prestazioni molto

simili. Poi ci sono due manche: questo ti porta a osare di più, a provarci, perché anche se dovessi sbagliare, hai comunque la possibilità di rifarti nella seconda manche. Quindi sono decisamente più spettacolari. Nell'ultima gara della MotoGP mi sono chiesto come mai non sia successo niente e non è stata bella per niente. Certamente, se prendiamo i tre piloti singolarmente (Stoner, Lorenzo e Pedrosa, NDA) vediamo una guida meravigliosa, con tempi pazzeschi, con belle derapate, però lo spettacolo lo fa il confronto diretto e in questo momento non c'è. Poi, magari capita che in questa gara, Lorenzo o Pedrosa vogliono provare a vincere e ci provano. Va però detta una cosa importante: quando in MotoGP c'è bagarre, parliamo di uno spettacolo di un livello assoluto, il massimo che c'è”.

“ Quando in **MotoGP c'è bagarre**, parliamo di uno spettacolo di **un livello assoluto**, il massimo che c'è ”

### MEDIASET IN SBK, SKY IN MOTOGP

“Intanto la vedo male perché mi tocca anche pagare (ride, NDA) per vedere le gare. L'altro giorno parlavo con Giorgio Terruzzi (responsabile sport Mediaset, NDA) e mi diceva che c'è la possibilità che in un anno o due la SBK passi da 500.000 a 2 milioni, mentre la MotoGP da tre milioni a uno. Non so se saranno questi i numeri, in ogni caso non è una bella cosa. So che SKY ha offerto parecchi soldi in più, ma non credo che Ezpeleta (numero uno della Dorna, NDA) faccia un'operazione così importante con leggerezza: qualcosa avrà pensato per un cambiamento che riguarda sì solo l'Italia, ma che rappresenta il mercato più importante per gli sponsor. E' chiaro che bisognerà porre un rimedio alla perdita di visibilità”.

### IL RITIRO DI STONER

“Non ci credo. Lui per qualche motivo l'ha deciso e lo ha detto, ma quando arriverà a fine stagione, quando mancheranno tre gare, poi due, poi una, comincerà a pensarci seriamente, secondo me ci ripensa. Non è umanamente possibile che un pilota che guida la moto migliore, che sta vincendo e ha delle soddisfazioni di questo genere, un'adrenalina così, decisa di non farlo più. Non c'è un motivo per cui debba succedere. Così, secondo me, alla penultima gara farà un'altra conferenza stampa e dirà: “ragazzi, ci ho ripensato, non è vero”. Non ci sarebbe niente di strano: uno prende delle decisioni per tanti motivi e poi ci ripensa...”.



## Fabio Guadagnini, Sky Sport: “La MotoGP come la Champions”

**di Ippolito Fassati** | Intervista al Direttore Editoriale di Sky Sport, Fabio Guadagnini. Tante novità tecnologiche e di contenuti nel passaggio della MotoGP a Sky

**D**opo aver riportato le parole di Giorgio Terruzzi (vice direttore Sport Mediaset) e Nico Cereghini sul passaggio della Superbike a Mediaset, abbiamo posto a Fabio Guadagnini, Direttore editoriale di Sky Sport e di Sportime, alcune domande utili a capire meglio i progetti che ha la Pay Tv dopo l'annuncio dell'acquisto dei diritti della MotoGP dal 2014. Guadagnini, sebbene in trasferta a Monaco di Baviera per la finale di Champion's League, ha voluto comunque

rispondere alle nostre domande, dimostrando di tenere molto all'argomento. A tal punto da dire al termine della telefonata, che per Sky da oggi, «La MotoGP ha la stessa importanza della Champion's League». Ottime premesse dunque, che sembrano trovare conferma, come potrete leggere di seguito, negli sviluppi che Sky vuole portare per la MotoGP sia in ambito tecnologico (HD, interattività, portabilità), sia contenutistico (copertura totale di tutti gli eventi, prove, tempi ecc.).

**Come mai la scelta di acquisire i diritti della MotoGP per la quale fino ad oggi, insieme alle altre discipline a due ruote a motore, Sky non aveva mostrato particolare interesse?**

Fabio Guadagnini: «Perché Sky è sempre attenta e tesa ad offrire ai propri abbonati la miglior offerta sportiva possibile, con il massimo della qualità e della tecnologia. La MotoGP si unirà a grandissimi eventi come i Giochi Olimpici, che programmeremo

integralmente non solo a Londra ma anche per Sochi 2014 e Rio de Janeiro 2016, i Mondiali di Calcio, la Champions League (per il prossimo triennio), il Sei Nazioni, Wimbledon e molto altro ancora. La MotoGP era l'unico grande evento sportivo rimasto in standard definition. Con Sky Sport approderà all'alta definizione, e diventerà un'esperienza totale senza precedenti. Stiamo già offrendo una buona offerta di motori, con l'Indy, il DTM, il Trofeo Abarth, il Ferrari Challenge, senza dimenticare gli eventi su Eurosport HD tra cui il WTCC. Certo, la MotoGP è una fantastica opportunità che siamo riusciti a cogliere».

**È un accordo di Sky Italia o vale anche per altri Paesi?**

Fabio Guadagnini: «E' un accordo esclusivo per il nostro Paese».

**Saranno trasmesse 8 gare in chiaro, come mai Dorna ha voluto questo obbligo e rappresenta un problema per voi o un'opportunità?**

Fabio Guadagnini: «Abbiamo codiviso che sia opportuno continuare a programmare una parte della stagione in modo tradizionale, ma non dimentichiamo che con Sky Sport si potrà vivere l'esperienza totale del Motomondiale, con una produzione in HD nativo per tutte le categorie, non solo la MotoGP, con una documentazione completa di tutte le sessioni, tutti i test. L'offerta di Sky sarà assolutamente totale, completa in ogni frame. La nostra offerta sarà la nuova dimensione della MotoGP».

**Cercherete di avere qualche gara, in accordo con Mediaset, già nel 2013?**

Fabio Guadagnini: «Nel 2013, come ora d'altronde, seguiremo la stagione con Sky Sport 24, ma abbiamo in serbo anche molte sorprese».

**Trasmetterete tutte le gare in HD o 3D? Avrete dei programmi di approfondimento? State già lavorando alla squadra?**

Fabio Guadagnini: «E' ancora presto per entrare nei dettagli, ma abbiamo già aperto la nostra factory editoriale e tecnologica, questo sì. Stiamo preparando un piano per realizzare una vera e propria piattaforma mediatica. Sarà come dicevo un'esperienza totale: tutto in tecnologia full HD, con tecniche di ripresa innovative, un'applicazione interattiva che permetterà di scegliere i segnali, entrare nei dati, tempi e statistiche e interagire in diretta, sia in onda che sui social network. Non mancherà SkyGo, la nostra App che ci permetterà di seguire il Mondiale attraverso il Pc, Tablet o Smartphone e infine forniremo uno sviluppato servizio

On Demand. Il progetto 3D è un altro cantiere aperto, come la formazione della squadra di reporter e talent, che non potrà che essere all'altezza del prestigio del Motomondiale e della passione dei numerosi fans».

**Come nel ciclismo, potremmo aspettarci un team Sky?**

Fabio Guadagnini: «Non è previsto, però confesso che vedere Cavendish vincente con la nostra maglia al Giro è molto, molto bello...».

**Quanto è importante per voi il futuro di Valentino Rossi in MotoGP, soprattutto dopo le sue ultime dichiarazioni sulla spettacolarità della Sbk rispetto alla MotoGP?**

Fabio Guadagnini: «Valentino è un mito, ormai trascende la MotoGP, è il campione di tutti gli italiani. Ha già espresso fedeltà alla MotoGP per i prossimi due anni, e questo, da suo grande ammiratore, mi rende molto felice. La MotoGP è unica, è in assoluto e senza alcun dubbio la massima espressione in termini di qualità, livello tecnico e ricerca tecnologica nel mondo delle due ruote. Chi la segue e la conosce non ha alcun dubbio su questo. E il valore dei piloti in gara non fa che confermare questo dato di fatto. Sono tra l'altro certo che dalla "cattera" italiana, arriveranno degni eredi del grande Vale. Ne sono certo: ci aspettano stagioni entusiasmanti».

## La MotoGP su Sky e la SBK su Mediaset

Sky ha acquistato i diritti per trasmettere in esclusiva i campionati del mondo MotoGP, Moto2 e Moto3. Mediaset corre ai ripari e già dal prossimo anno trasmetterà anche la Superbike insieme al Motomondiale

**E'** la stessa Mediaset, in una nota, a ufficializzare le supposizioni che da settimane circolavano nell'ambiente delle corse: dal 2013 la Superbike sbarcherà sulle reti Mediaset. La TV italiana ha acquisito da Infront i diritti in esclusiva per tre anni con l'opzione di un rinnovo per i tre successivi. I Gran Premi del mondiale SBK verranno trasmessi in chiaro da Italia 1 già a partire dal 2013, insieme all'ultima edizione Mediaset della MotoGP. «Mediaset -spiega la nota diffusa dalla TV milanese- ha deciso di puntare sul Campionato Mondiale Superbike. Il Superbike World Championship è infatti un circuito molto competitivo che si caratterizza per un alto numero di piloti e scuderie ufficiali in pista (Bmw, Honda, Suzuki, Kawasaki, Aprilia e Ducati), oltre che per una formula che vede gareggiare moto di serie praticamente uguali a quelle disponibili sul mercato per il pubblico degli appassionati». Parlando del Motomondiale che passa sul satellite la nota prosegue: «Dopo un rapporto plurennale ricco di soddisfazioni, in

assenza di certezze sui regolamenti e sul numero di Case e di campioni presenti nel 2014, Mediaset ha deciso di non rinnovare il contratto con Dorna in ragione di valutazioni non coincidenti tra le parti sul valore odierno e prospettico dei diritti televisivi del circuit. Siamo sicuri che la nuova partnership tra Mediaset e il Superbike World Championship - conclude Mediaset - offrirà visibilità e un adeguato commento tecnico a un circuito che acquisterà sempre più valore». Nessuna conferma sulle voci secondo cui già dal prossimo anno Mediaset cederà a Sky alcune gare, per rendere meno traumatico il passaggio.

### Le due ruote cambiano canale

Come già [anticipato da Moto.it](#) qualche giorno fa, l'emittente satellitare Sky ha acquistato i diritti della MotoGP a partire dal 2014 e trasmetterà le gare su tutte le piattaforme del gruppo: FTA TV, pay TV, Internet, mobile and Sky Go. Avrà i diritti esclusivi per le 18 gare in programma di tutte le tre le categorie del campionato mondiale. Sky ha inoltre già annunciato che 8 gare saranno trasmesse in chiaro. Mediaset non è rimasta a guardare e pare che già dal prossimo anno trasmetterà (in contemporanea con la MotoGP) le gare della Superbike, destinata ad abbandonare definitivamente La7.

### Sky Italia CEO, Andrea Zappia:

«Siamo felici di annunciare questo accordo. Rappresenta un nuovo e importante segnale per gli abbonati che negli prossimi anni potranno seguire uno sport così radicato nei cuori degli italiani. Questa è un'altra conferma che Sky continua ad investire al fine di garantire un'offerta senza precedenti e costantemente arricchita. Vorremmo ringraziare Dorna per la fiducia che ha riposto in noi. Si tratta di un partner in grado di garantire il massimo livello di organizzazione a livello mondiale e sono fiducioso che insieme saremo in grado di migliorare ulteriormente un grande sport. A partire da ora, il nostro obiettivo è quello di lavorare ogni giorno in modo che la MotoGP e l'intera Road Racing World Championship Grand Prix



possa continuare a crescere nell'immaginario collettivo degli italiani che sono già appassionati di uno sport in cui i nostri connazionali sono sempre stati ai primi posti».

### Carmelo Ezpeleta, Dorna CEO:

«Siamo estremamente soddisfatti per il nuovo accordo con Sky, in quanto permette di mantenere costante l'evoluzione della MotoGP. Sky è un partner noto per offrire una copertura sportiva di massimo livello e ci fornisce la migliore opportunità di visualizzare i contenuti attraverso le sue piattaforme nuove e diverse. L'Italia è un paese con un patrimonio molto forte, in particolare con Valentino Rossi, e crediamo fermamente che questa nuova partnership sarà di aiuto nello sviluppo di molti talenti locali più giovani negli anni a venire, ad esempio Romano Fenati. Questo, unito con la programmazione sportiva di Sky darà un'ulteriore spinta al Campionato del Mondo MotoGP, grazie alle sue originali e innovative tecnologie digitali». **M**



## Quale futuro per la MotoGP?...e per Rossi?

**di Giovanni Zamagni** | Il passaggio da Mediaset a Sky, il ritiro di Stoner: il Motomondiale è in grave crisi. Ma si risolleverà. E per Rossi si aprono nuovi, importanti scenari

**M**ai così in basso: l'immagine della MotoGP tracolla. Anni di gestione a favore delle Case e contro lo sport hanno esaltato la tecnologia, ma ucciso lo spettacolo. Nell'ultima settimana, poi, ci sono stati due annunci che, seppure in modo differente, hanno dato una mazzata tremenda al più importante campionato del mondo motociclistico: prima il

passaggio dei diritti televisivi da Mediaset (in chiaro) a Sky (paytv), poi il prematuro ritiro di Casey Stoner, il campione del mondo, non uno qualunque.

### QUALE FUTURO?

La domanda più logica è: quale futuro per la MotoGP? E' chiaro che in questo momento gli scenari sembrano lugubri, anche se la questione Sky è un problema tutto italiano e che importa poco al resto del mondo e quindi, più in generale, alla MotoGP. Più preoccupante il ritiro del più forte pilota degli ultimi tempi e, soprattutto, le motivazioni che lo hanno portato a questa clamorosa decisione: «Questo mondo ha preso una direzione sbagliata, non mi diverto più». Una considerazione condivisibile: sono tante le cose che non

“ **Rossi vuole** soprattutto **una Yamaha** e se Lorenzo dovesse passare in HRC, ecco che **il clamoroso ritorno** non sarebbe così **improbabile** ”

funzionano. Nonostante tutto, però, la MotoGP sopravviverà anche a questo periodo particolarmente negativo, perché rimane il campionato più prestigioso, il più ambito da parte dei piloti, che, come sempre rappresentano la parte migliore del sistema: in MotoGP continuano a esserci i più forti del mondo. E sarà ancora così in futuro: Stoner, tanto per fare un esempio, smette perché non ne può più, non perché vuole andare a correre in un altro campionato. Valentino Rossi, tanto per farne un altro, ha detto chiaramente: «Il mio obiettivo è rimanere altri due anni in MotoGP». Ed è normale che sia così, perché trionfare qui significa essere il più grande di tutti.

### LORENZO PUNTA DI DIAMANTE

L'uscita di Stoner cambia notevolmente gli scenari per il 2013, con le quotazioni di Jorge Lorenzo in grandissima crescita: adesso è lui il pilota più ambito della MotoGP. Se lo contenderanno, probabilmente a suon di milioni di euro, Yamaha e Honda: Lorenzo, in passato, ha dichiarato di voler finire la sua carriera con la Casa di Iwata, ma è chiaro che adesso gli scenari sono cambiati. Così tanto che in molti, all'interno del box Yamaha, assicurano che Jorge andrà a sostituire Stoner sulla Honda, con un altro spagnolo al suo fianco, da vedere se sarà Dani Pedrosa o Marc Marquez.

### NUOVE PROSPETTIVE PER ROSSI

Ma, naturalmente, cambiano gli scenari anche per Valentino Rossi. Il primo a fare marcia indietro è stato proprio Shuhei Nakamoto, numero due della HRC, che dopo aver dichiarato qualche settimana fa: «Dopo aver lasciato la Honda, Rossi ha scritto un libro dicendo che è il pilota a fare la differenza: adesso lo dimostri», ieri ha fatto parzialmente marcia indietro, affermando: «Rossi? Adesso ogni soluzione è possibile, bisognerà pensare molto». E' chiaro che

Valentino torna a essere uno dei pezzi importanti del mercato 2013, perché, al di là degli ultimi due anni, rimane un pilota fortissimo. E lo sanno anche in Honda. Ma il nove volte iridato vuole soprattutto una Yamaha e se Lorenzo dovesse passare in HRC, ecco che il clamoroso ritorno non sarebbe così improbabile.

Queste, sia ben chiaro, sono solo ipotesi, mentre è certo che gli ultimi eventi hanno dato una grandissima forza contrattuale al pilota della Ducati: il ritiro di Stoner ha aperto nuove strade, mentre il passaggio di Mediaset alla SBK, con una inevitabile perdita di visibilità, mette Ezpeleta con le spalle al muro, perché, chiaramente, non si può permettere di perdere dopo Stoner anche Rossi o che, peggio, Valentino passi in SBK. Insomma, viene naturale pensare che anche il numero uno del motomondiale si muoverà per assicurare al più titolato pilota dell'era moderna una moto competitiva. **M**



“ Odiata e **amata elettronica**. Sono due visioni **antitetiche** della moto, forse addirittura **della vita** ”

## “Troppo potere agli ingegneri?”

**di Nico Cereghini** | L'elettronica è una gran bella cosa e però sulla moto è sempre più invadente. Certo, sulla sicurezza non si discute, ma sulla natura della nostra passione sì

**C**iao a tutti! A chi la scorsa settimana, a proposito di Hayden inguaiato dalla sua elettronica impazzita, mi chiedeva se credo all'ipotesi del sabotaggio, io rispondo di no. Non credo al complotto. La mia fantasia era piuttosto quella di immaginare una malefica organizzazione, una specie di Spectre, che, con l'alta tecnologia dei film, progettasse di ricattare le Case minacciando

altri disturbi elettronici ai piloti di punta. La trama di un libro, insomma, mentre nella realtà tutti i team della MotoGP e della SBK hanno previsto sistemi di difesa che neutralizzerebbero qualsiasi hacker di bordo pista. Era giusto un gioco sull'elettronica, e chi la detesta avrà apprezzato l'ironia. Odiata e amata elettronica. Come si fa a trovare un equilibrio tra chi è convinto che l'ingerenza dei sistemi più sofisticati si fa ogni giorno più pesante e odiosa, e chi invece è aperto a tutte le novità e apprezza senza condizioni questo progresso che rende guidabili anche i 200 cavalli sulla strada? Sono due visioni antitetiche della moto, forse addirittura della vita; tra chi ama la tecnologia come un moderno totem e si sente proiettato nel futuro, e chi preferisce invece le emozioni autentiche che anche gli oggetti sanno trasmettere, è legato alla sua storia e del

futuro diffida. Io propendo un po' per la seconda specie. Guardo la Borile e mi si scalda il cuore; poi però provo la seconda generazione del cambio sequenziale Honda sulla Crosstourer e mi entusiasma la possibilità di fare certe cambiate in piega che sembro Stoner. Chissà, non lo so. Non hanno dubbi invece gli ingegneri, quelli che comandano nelle Case motociclistiche e anche quelli che lavorano con altrettanto zelo nelle commissioni europee. Dal 2017, per esempio, tutte le moto dovranno avere l'ABS, e in Germania mi risulta che ci siano già molto vicini. La sicurezza è molto importante, certo, e gli ingegneri sono brava gente, per carità. Ma sembrano tutto fervore e niente esitazioni, siamo davvero sicuri che ci facciano bene? Una volta nelle Case comandavano i boss, alla Castiglioni, gente che amava la moto, aveva fiuto ed era pronta a cogliere i nuovi gusti dei motociclisti. Io li studiavo, nelle poche riunioni che ho visto da vicino: davano retta al progettista, ascoltavano il marketing e il commerciale; sentivano tutti, e poi facevano di testa loro, prendendosi naturalmente una bella responsabilità. Ho la netta impressione che oggi la proprietà sia meno presente, che i tanti manager bocconiani procedano un po' a tentoni, e che alla fine sia l'ingegnere a dettare la rotta, con tutta la sua sapienza ma anche con una certa rigidità. “Fai studi umanistici -mi raccomandavano da ragazzo- così ti apri la mente”. Ma, certo, erano gli anziani a dirlo. **M**





## Valentino Rossi: “Che gare in SBK! La MotoGP? Sempre più noiosa”

Il pilota della Ducati riconosce coi suoi tifosi su Twitter la spettacolarità delle gare della Superbike. E, molto onestamente, sottolinea la noia della MotoGP attuale. Scopriamo cos'ha detto esattamente Valentino

### **S**uperbike: che gare!

Il pilota della Ducati riconosce coi suoi tifosi su Twitter la spettacolarità delle gare della Superbike. E, molto onestamente, sottolinea la noia della MotoGP attuale. Vi riportiamo pari-pari i messaggi scritti da Rossi sul suo profilo:

- *Che razza di gara la Superbike! Che bagarre, bravi tutti, peccato per le BMW all'ultima curva.*

- *Purtroppo le nostre gare sono diventate molto più noiose.*

### **Crescono la Moto3 e la Moto2**

Valentino, come faceva una volta con la 125, non si perde una gara delle classi minori. E apprezza la bagarre regalata al pubblico dalla Moto2 e dalla neonata Moto3. Ancora via Twitter:

- *La Moto3 è bellissima, la Moto2 fa paura, la Sbk è spassosissima, anche le gare al ranch si decidono all'ultima curva (vero @MattiaPasini).*

### **Cambio di categoria in vista?**

Ma, dopo tutta 'sta sviolinata alla Superbike, davvero il pesarese vorrà mollare la MotoGP per la Superbike? Certo che no, come dimostra la smentita sotto riportata, pubblicata da Valentino. Dove? Su Twitter, tanto per cambiare:

- *Ma, detto questo, io voglio correre in MotoGp per altri anni. Ci vorrebbe solo un po' più di bagarre, ecco tutto. M*



## Dainese compie 40 anni e inaugura il museo con le tute dei campioni

**di Emiliano Perucca Orfei** | La foto postata da Valentino Rossi su Twitter, in cui sono ritratte le tute di tre lustri di carriera, sta letteralmente facendo il giro del mondo. Anticipa il museo che Dainese sta allestendo per il suo 40esimo

**L**a foto postata da Valentino Rossi su Twitter, in cui sono ritratte le tute di tre lustri di carriera, sta letteralmente facendo il giro del mondo. Non si tratta, però, di una forma di esibizionismo o di un

semplice viaggio nella vita agonistica di Valentino attraverso le sue tute ed i caschi: i vertici Dainese, infatti, ci hanno svelato che quella foto arriva dal set del museo digitale che l'azienda del Diavoleto Rosso aprirà in occasione del 40esimo anniversario d'attività. Non sarà, però, un museo normale: per visitarlo bisognerà scaricare una specifica app. Della nuova iniziativa ne abbiamo parlato con Fabio Muner, Direttore Marketing Dainese.

### Intervista a Fabio Muner

**Valentino Rossi ha postato su Twitter una foto di una collezione di 15 anni di tute. State allestendo un museo?**

«Sì, in occasione del 40esimo anniversario stiamo predisponendo un museo con tutte le tute storiche più significative per la storia di Dainese e del motociclismo in generale. Essendo però Dainese un brand internazionale e volendo dare la possibilità a tutti gli appassionati di poter visitarlo, il museo sarà digitale, sotto forma di applicazione per dar modo a tutti i motociclisti di portare sempre con sé le tute dei grandi campioni di Dainese del passato e del presente».

**Quante sono le tute di Valentino Rossi? Quale è stato il primo GP in cui ha utilizzato il vostro materiale?**

«Noi per il museo ne fotograferemo le più significative e in termini di varianti grafiche e edizioni speciale saranno in totale una ventina. Ovviamente per ogni variante la numerosità è...significativa».

**Quale e quanto è stato l'apporto di Valentino nell'evoluzione delle tute?**

«Come dicevo prima, è un pilota che si è sempre distinto, e il suo contributo tecnico si trova, negli stivali con tecnologia "in", nel guanto full metal pro (mi viene in mente tra le altre cose i piccoli coni in gomma sul palmo per limitare la formazione di calli sulla mano), per non parlare delle ultime evoluzioni del D-air racing o del nuovo AGV Pista GP che lui sta provando e testando in gara per apportare il fine-tuning definitivo prima dell'industrializzazione (è l'unico pilota del mondiale che lo porta dai winter test di Sepang)».

**Quali sono le pietre miliari nell'evoluzione di tute guanti e caschi da 15 anni a questa parte?**

«1972 = studio dell'ergonomia con Agostini  
 1979 = knee slider istrice, primo knee slider

1981 = primo back protector (30 anni fa!)

1985 = protezioni composite e concetto di sistema protettivo integrato (tuta + protezioni composite + bak protector)

1995 = primo guanto con protezioni in carbonio e kevlar

2000 = tecnologia d-axial per la protezione della caviglia e del piede (e tecnologia in-boot)

2000 = inizio studi sviluppo air bag per motociclisti = D-air

2007 = D-air Racing primo "scoppio" con Simoncelli e Ranseder a Valencia

2011 = arrivo sul mercato del D-air Racing

2012 = arrivo sul mercato del D-air Street».

**Si può fare qualcosa per proteggere meglio i piloti?**

«Tanto si è fatto, ma tanto dobbiamo ancora fare. Per migliorare la sicurezza di piloti o semplici motociclisti dobbiamo lavorare però in maniera sinergica con i costruttori, con le associazioni, le federazioni sportive e tutti i soggetti coinvolti nel nostro mercato. Safety work is never done!». ■



SPECIALE MOTOCROSS  
**IL GRAN PREMIO  
DEL BRASILE**



## Pourcel vince in Brasile davanti a Philippaerts

**di Massimo Zanzani** | Sul fango brasiliano tra cadute e uscite di pista la spuntano Pourcel, che precede Philippaerts nella MX1, e Searle. In difficoltà Cairoli solo 8°

In Messico che serviva acqua è stato un weekend che più secco di così non si poteva, una settimana dopo si è corso su di un magnifico impianto che avrebbe meritato una bella giornata di sole e invece domenica mattina ha letteralmente diluviato. Trasferta sfortunata quella corsa nell'area adiacente ad un ampio parco a tema, e

neanche a farlo apposta ne hanno fatto le spese proprio i due leader della KTM che hanno mancato il podio. Antonio Cairoli è stato protagonista di una serie di cadute, tra cui quella alla partenza della seconda manche MX1, che non gli hanno permesso di fare meglio di 5°, mentre Jeffrey Herlings sul terreno molle è sembrato irrimediabilmente tanto da non riuscire a fare meglio di 7°.

### Bravo Philippaerts

La sorpresa della giornata MX1 è venuta dal posto d'onore di David Philippaerts, che dopo il consistente risultato ottenuto in Messico ha ribadito il proprio potenziale terminando alle spalle di

Christophe Pourcel. Mentre però il francese ha giocato tutto su precisione e regolarità, David ha costruito il suo risultato con molta bravura non mollando mai la presa come ha fatto nella seconda manche dove è partito male a causa di errori dei suoi avversari, totalizzando un 2° ed un 6° posto che gli hanno permesso di avvicinare De Dycker nella classifica di campionato che lo vede sempre in sesta posizione. Decisamente sfortunato invece Davide Guarneri, caduto alla prima curva in entrambe le manche e costretto a difficili recuperi che lo hanno piazzato al 15° posto assoluto. Il tritico privilegiato della MX1 è stato completato dal belga Kevin Strijbos che alla guida della KTM SX-F 350 è tornato sul podio a cinque anni di distanza. In evidenza anche Xavier Boog, che ha vinto la sua prima manche della classe regina resistendo nella seconda manche agli attacchi di Clement Desalle che hanno alzato l'adrenalina dei già focosi spettatori.

### MX2

La MX2 ha registrato la prima doppietta stagionale di Tommy Searle, che è stato incontentibile. In Gara 1 ha preceduto Christophe Charlier il quale sommando la quinta piazza successiva si è fregiato del suo primo podio iridato.

La vera suspense della giornata è stato però lo spagnolo José Butron, che ha proseguito nella sua consistente crescita iniziata ad inizio anno e che finalmente senza ha dato i suoi frutti con un meritato terzo posto davanti a Van Horebeek e Roelants; 9° Alex Lupino, un buon risultato considerando le difficoltà della pista che col

passare del tempo tendeva ad asciugarsi creando una spessa coltre collosa.

### Brasile in calendario per 4 anni

La quinta prova Mondiale si è chiusa con la conferenza stampa di Youthstream, FMI e organizzatori locali i quali hanno confermato che il GP del Brasile si terrà sul circuito di Beto Carrero per i prossimi quattro anni, a meno che nel 2015 ospiti il Motocross delle Nazioni; in tal caso si sceglierà un'altra località visto che le belle piste non mancano. Subito dopo si è svolta quella che ha confermato che il prossimo anno si correrà anche in Thailandia, probabilmente verso la fine di marzo e con la prova che darà inizio alla stagione.

[Guarda tutte le classifiche MX1 e MX2](#) **M**



## Cairolì: “Ho fatto due errori stupidi”

**di Massimo Zanzani** | Contrariato dai risultati deludenti delle gare, Cairolì dopo le qualifiche si aspettava molto di più. A fermarlo è stato il fango

**G**ran premio del Brasile piuttosto burrascoso, non facile.

«Sì, sono piuttosto contrariato di come ho guidato oggi. Tutte due le manche ho fatto due errori stupidi. Nella prima ho fatto un errore abbastanza grave: ho mancato la curva e sono finito tra il pannello degli sponsor e l'appoggio e ho perso un sacco di tempo per ripartire. Poi anche quando sono ripartito non avevo la velocità per recuperare, quindi ho fatto 8°. Un ottavo

e un nono di giornata non sono quello che mi aspettavo, ma guardiamo avanti e abbiamo voglia di vincere».

**Nelle qualifiche eri letteralmente volato.**

«Beh, il fango è un terno al Lotto, quindi è andata bene perché in classifica abbiamo limitato i danni».

**Le difficoltà nascono dal fatto che è un po' che non giravi sul fango?**

«No. E' vero che non giro sul fango da tanto tempo ma è lo stesso per gli altri, quindi sono stati errori miei, dovevo restare più concentrato».

**Il 350 su questa pista?**

«La moto andava benissimo, il problema è stato del pilota». **M**

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?





## Le foto più belle del GP del Messico

**di Massimo Zanzani** | Le foto più emozionanti ci raccontano il primo GP disputato sul suolo messicano





## VICTORY JUDGE. CRUISER D'ATTACCO

**di Maurizio Tanca** | La giovane Casa di Spirit Lake presenta una nuova, muscolosa cruiser dal nome emblematico. Dotata di manubrio drag-bar e comandi a pedale "mid-mounted", è già in listino negli Usa a partire da 13.999 dollari

**V**ictory Judge, cruiser d'attacco

"One new cruiser experience" recita il sito ufficiale della [Victory Motorcycles](#) nel presentare la nuova Judge, moto molto bella nella sua elegante essenzialità, ma anche decisamente aggressiva come scelte cromatiche – magnifica la versione arancione, a nostro

avviso - che vedono prevalere il nero in contrasto con le colorazioni vivaci dei pochi componenti della carrozzeria. "Il Giudice" monta un manubrio abbastanza ampio e arretrato, e comandi a pedale definiti "mid-mounted", cioè non avanzatissimi, ovvero piazzati esattamente al centro del motore. Il quale è naturalmente il poderoso 106 Freedom V-Twin, bicilindrico da 1.731 cc da oltre 90 cv con 15,5 kgm di coppia, a regimi non dichiarati ma tuttavia certamente molto bassi, visto che il limitatore taglia poco prima dei 5.500 giri. La trasmissione verte su un cambio a 6 marce con sesta in funzione di overdrive, mentre la finale manca a dirlo è a cinghia dentata. **M**





## KTM PRESENTA LA GAMMA MOTOCROSS E ENDURO 2013

KTM svela la nuova gamma Offroad 2013. 26 modelli, tra i quali spiccano le cross 250 e 450 SX-F e la minicross 85 SX. Interamente rivisitata la gamma EXC. A breve la prova su Moto.it

**L**a Casa austriaca presenta la nuova gamma 2013: 26 modelli pronti a soddisfare le esigenze di tutti i piloti.

### Motocross

Le novità più importanti sono destinate ai modelli SX dedicati al motocross e derivati dalle motociclette utilizzate con successo dai piloti ufficiali KTM. Al centro dell'attenzione è la

nuova KTM 450 SX-F sviluppata da Ryan Dungey, pilota, e dal direttore del team Roger De Coster nel campionato AMA Supercross. Con il suo nuovo motore monoalbero a camme "SOHC", la KTM 450 SX-F mantiene il titolo di MX1 più potente della categoria e aggiunge una ciclistica tutta nuova, con guidabilità e maneggevolezza migliorate grazie a peso e ingombri ridotti. Profondamente rivisitata la KTM 350 SX-F, moto con cui Tony Cairoli ha conquistato due titoli mondiali consecutivi. Il suo motore più potente e la ciclistica perfezionata la rendono più competitiva. Seconda novità per il 2013 è la 250 SX-F che da quest'anno ha un motore tutto nuovo. Gli interventi dei tecnici austriaci sono stati a tutto campo: dal basamento alla termica, dall'impianto di scarico al sistema di iniezione

elettronica. L'obiettivo è quello di offrire un mezzo più potente (5 CV rispetto al modello precedente) e leggero. La gamma SX di KTM si completa con tre modelli a 2 tempi: la 125, 150 e 250 SX. Aggiornate ed in linea con gli standard di KTM, sapranno far divertire tutti i piloti amanti dell'agilità, della leggerezza e della facilità di manutenzione proprie della motorizzazione due tempi nella quale KTM continua a credere ed investire.

### Enduro

Il reparto Ricerca e Sviluppo si è concentrato per migliorare la gamma EXC. Tutti i modelli sono stati rivisitati per offrire alla clientela mezzi a due e a quattro tempi performanti, affidabili e divertenti da guidare. La gamma KTM propone quattro modelli a 2 tempi (la 200 EXC guadagna anche lei l'avviamento elettrico e si affianca quindi a 250 e 300 EXC) e altri quattro modelli a 4 tempi a iniezione elettronica.

### Six Days

Continua anche la tradizione che vede il Marchio austriaco realizzare ogni anno i modelli "Six Days", dedicati alla gara di enduro più famosa al mondo. La base di partenza delle KTM EXC viene arricchita con numerose parti speciali tra le quali spicca in questa edizione la forcella WP a cartuccia chiusa con l'innovativo sistema 4CS. I modelli Six Days sono disponibili in sette diverse cilindrata (125 EXC, 250 EXC, 300 EXC, 250 EXC-F, 350 EXC-F, 450 EXC e 500 EXC) e sono facilmente riconoscibili dalla speciale veste grafica dedicata alla Sei Giorni tedesca.

### Sport-Minicycle

L'impegno di KTM nel mondo dell'offroad traspare anche nella sua gamma Sport-Minicycle. Con i modelli 50, 65 e con la 85 SX interamente rivista sia nella ciclistica che nel motore, la Casa austriaca

offre veri mezzi da gara, ottimi per le prime esperienze in sella. Presenti al lancio della nuova gamma Offroad anche i vertici dell'Azienda di Mattighofen: Pit Beirer, responsabile dell'attività sportiva di KTM, e Stefan Pierer - CEO di KTM Sportmotorcycle AG - che ha voluto ribadire l'importanza strategica del fuoristrada nell'intera produzione KTM.

"Il risultato che abbiamo ottenuto grazie al lavoro continuo dei nostri tecnici e dei nostri piloti è sensazionale. L'impegno che abbiamo profuso nella realizzazione di questa nuova gamma è alla base di ogni azione in KTM. Grazie a questo metodo di lavoro possiamo reclamare, giustamente, il nostro ruolo di leader in questo segmento". La gamma Offroad 2013 di KTM sarà disponibile a partire da metà giugno presso la rete vendita ufficiale KTM. A breve potrete leggere la prova completa della gamma KTM 2013 su Moto.it. [Il listino prezzi in vigore dal 1 giugno 2012 \(PDF\)](#) » **M**



## KAWASAKI W 800 ACCENSIONE SPIA FI

**di Ippolito Fassati** | Alcuni possessori della bella classica Kawasaki W 800, segnalano un'anomalia avviando le loro moto. Abbiamo indagato sulle cause e la gravità del problema

**K**awasaki W 800, accensione spia FI. Da tempo arrivano in redazione lettere che evidenziano una preoccupazione dei possessori o papabili acquirenti della **Kawasaki W800**. Anche sui Forum varie voci si rincorrono e, come succede spesso, si gonfiano sempre più. Per fare un po' di chiarezza sulla situazione abbiamo interpellato alcuni tra i più competenti e autorevoli **concessionari**

**Kawasaki** in Italia che ci hanno confermato alcuni aspetti ridimensionando però la "gravità" del problema. Ciò che infatti accade su alcune delle W 800 in circolazione è che la spia FI che segnala un'anomalia all'iniezione si accenda al minimo. Il compito della spia è di avvisare quando il rapporto tra l'elettronica e la meccanica dell'impianto di iniezione non dialoga alla perfezione. Come ci assicurano gli stessi concessionari, i parametri che utilizza Kawasaki sono tra i più severi e precisi in circolazione, confermando che la segnalazione non porta ad alcun altro problema o peggioramento. Basti pensare che, nel caso in cui vengano rilevate anomalie sulle componenti, il sistema si commuta automaticamente in modalità "protezione" (procedendo solo a bassi giri o addirittura fermando il motore) per scongiurare ogni possibile guasto. Ad ogni modo, nell'eventualità in cui si accendesse la spia FI della vostra W 800, è



sempre meglio contattare o recarsi da un Concessionario ufficiale Kawasaki per un'ispezione dell'impianto di iniezione.

### La risposta della Casa

Interpellata direttamente, **Kawasaki Italia** ci ha risposto così su questa questione: «Poiché questo problema potrebbe verificarsi con discontinuità, non sempre, per il Concessionario, è agevole identificarne con tempismo la causa reale: situazione che può provocare l'insoddisfazione del Cliente. Kawasaki Motors Europe N.V. – Filiale Italiana e Kawasaki Heavy Industries Co. Ltd. (KHI) stanno lavorando in sinergia per ricavare la procedura atta a risolvere il problema, in quanto la soddisfazione del Cliente, per Kawasaki, riveste grande importanza. Allo stato attuale sta per essere ultimata l'informativa ai Concessionari per comunicare il corretto approccio alla diagnosi del problema, sugli esemplari che presentino tale anomalia. Nel frattempo, raccomandiamo alla Clientela di attenersi alle prescrizioni del Manuale Uso e Manutenzione e di interpellare un Concessionario ufficiale qualora venisse riscontrata questa anomalia». **M**

## “Sveglia ragazzi!”

**di Nico Cereghini** | Stare attaccati alle consolle è divertente ma la guida della moto lo è molto di più. E poi andare in giro in moto fa crescere e conoscere più in fretta

**E'** un fenomeno sotto gli occhi di tutti: l'età media dei motociclisti sale. Naturalmente sono tante le cause che determinano questo fatto, non ultime le difficoltà economiche di questi tempi e quelle occupazionali. Ma forse c'è di più: sembra quasi che i ragazzi non sentano il fascino esercitato dalle moto, almeno non quanto le generazioni precedenti. Ma sarà poi veramente così? Per scoprirlo e per mettere a fuoco le difficoltà che il mondo della moto trova oggi per imporsi tra i più giovani, Moto.it ha deciso di indagare. Mercoledì 23 maggio troverete sul nostro sito l'indagine

condotta nelle scuole di tre grandi città italiane (Milano, Roma e Catania) per verificare se davvero esistono ragioni che allontanano le nuove generazioni dalla moto. Si tratta di un interessante approfondimento su come i ragazzi vedono e vivono la moto all'interno della scuola, del gruppo di amici, e della famiglia. Appuntamento quindi a mercoledì 23 maggio su Moto.it. Nell'attesa, in questo video Nico Cereghini provoca ironicamente figli e genitori. I ragazzi magari negli ultimi anni si sono fatti distrarre un po' troppo dal mondo virtuale, fatto di social network e videogiochi da condividere in rete con gli amici.

Tutto bello e divertente, non ne dubitiamo, ma vuoi mettere le emozioni che ti regala una bella serie di curve da raccordare con la nostra moto? E le 125 di oggi sono talmente belle che sembra impossibile non innamorarsene. Nico si rivolge anche ai papà e alle mamme. La loro apprensione è in parte giustificata, ma proibire la moto ai ragazzi può essere eccessivo. La moto è un importante strumento di crescita individuale e di ricerca della propria autonomia e allora piuttosto che vietare meglio responsabilizzare: che guidino con perizia e con prudenza, vincolati da un patto tra genitori e figli. **M**



“ Social network e videogiochi, **tutto bello e divertente**, non ne dubitiamo, ma vuoi mettere **le emozioni** che ti regala una bella **serie di curve** da raccordare con **la nostra moto?** ”

## Nico Cereghini ci racconta gli anni Settanta, 4<sup>a</sup> puntata

Nico Cereghini racconta gli anni Settanta. Un periodo mitico del motociclismo, tanto che le moto di allora sono ancora le più richieste. Nella quarta puntata: Le Moto Guzzi, Morbidelli, il Caballero della Fantic e...

**E'** del 1976 una delle Guzzi più popolari e di successo, una moto ricercata ancora oggi: la Le Mans. Di questa sportiva sono state prodotte quattro versioni: dalla I fino alla III con il motore 850, e poi l'ultima, dell'84, che salì a 1000, aveva i carburatori grossi e la ruota anteriore da 16 pollici che non convinse. Ma la prima Le Mans, con il suo cupolino, il faro tondo, il sellone monoposto, le ruote a razze e la frenata integrale fece davvero scalpore e in un certo senso raddrizzò la Guzzi, che il discusso Alejandro De Tomaso aveva spinto verso le frazionate anti-giapponesi... Che assurdità: invece quel grosso V dai cilindri imponenti aveva più di 70 cavalli, la moto filava a quasi 210 all'ora e non pesava troppo, sui 215 chili. Era stabile e sincera, una vera Guzzi. Pensate, già allora si sussurrava che la Moto Guzzi avrebbe lasciato la sede di Mandello Lario, e che la galleria del vento e i vecchi capannoni sarebbero stati rasi al suolo per edificare un quartiere residenziale... Allarme! Speculazione! Invece per fortuna la Guzzi è ancora lì, ma certamente ha perso molti treni. Cosa sarebbe diventata nelle mani, mettiamo, di Giancarlo Morbidelli? Ecco un vero fenomeno del made in Italy! Macchine per la lavorazione del legno, questo produceva Morbidelli a Pesaro. E vendeva in tutto il mondo. E allora, appassionato di moto e di meccanica, si mise a fare quello che davvero sognava: le moto da corsa Morbidelli. Reparto corse e bottega. Dalla piccola 50 di Lazzarini (1969) alla bicilindrica 125 che nel '70 già vinceva i GP con lo sfortunato Gilberto Parlotti, morto al TT nel '72 quando era leader in classifica. Poi arrivò a Pesaro il "mago" tedesco Jorg Moeller, potenza e affidabilità, e furono tre stagioni trionfali in 125 con Pileri e Bianchi e 25 vittorie. Giancarlo Morbidelli non ne aveva abbastanza e allora fece preparare la 250, subito iridata con Mario Lega al primo anno, 1977, davanti alle HD ufficiali di Villa ed Uncini. E con quella 250, nel '79, si fece ammirare Graziano Rossi; proprio lui, il babbo di Valentino. Tre vittorie, ma le Kawasaki erano superiori: l'estroso e intelligente "Grazia" fu



“ Ma **che bella storia** che è questa! Soltanto negli anni Settanta, con quell'entusiasmo e **i costi relativamente bassi**, poteva succedere una cosa così ”



vice-campione del mondo proprio con il numero 46 sulla carenatura, e intanto portò all'esordio la Morbidelli 500 quattro cilindri. Perché Giancarlo volle pure quella, ma il progetto era forse troppo ambizioso e tutto sfumò. Ma che bella storia che è questa! Soltanto negli anni Settanta, con quell'entusiasmo e i costi relativamente bassi, poteva succedere una cosa così. Ma tornando alle moto normali, un altro mito di quegli anni è il Caballero della Fantic. Perché le moto da regolarità non mancavano di certo (Puch, KTM, SWM, Zundapp erano già allora le più ammirate), ma fin

da quando il Caballero era apparso al salone di Milano del 1969, fu chiaro che i 14enni avevano trovato finalmente la moto per loro. Brividi! Era alta, grande, con il motore Minarelli 4 marce, ma abbordabile. Sarebbe durato fino all'81, il fenomeno, e la terza versione del '73, con la sua brava marmitta a sogliola sul lato destro e la copertura cromata anti-scottature, e i parafanghi d'acciaio, è ancora adesso meravigliosa per molti. Da notare che la Fantic di Barzago salì di cilindrata, ma il Caballero 125 non ebbe la stessa fortuna e poi stava scoppiando il fenomeno del trial e ci si dirottò su quello. L'enduro tirava (anche se lo chiamavamo Regolarità): Gritti e Brissoni e il loro capitano Taiocchi erano i nostri eroi pieni di polvere e fango, le punte della scuola bergamasca, le manette mondiali. Nel cross invece c'era un belga che dominava, Roger De Coster. Un Cairoli degli anni Settanta. Aveva iniziato con la CZ, Roger, poi passò alla Suzuki e cominciò a vincere: cinque titoli mondiali della 500 tra il '71 ed il '76, cinque medaglie d'Oro nel Cross delle Nazioni, quattro volte primo nell'AMA. Veloce, intelligente, innovativo, era spesso in Veneto per stivali e abbigliamento. Dal '99 nella Hall of Fame. **M**



## In moto in salute: I crampi muscolari

Il **dott. Lorenzo Boldrini**, motociclista e Medico dello Sport presso il Centro di Riabilitazione per lo Sport Isokinetic, ci parla dei crampi muscolari

**C**ari motociclisti, la stagione calda è in arrivo e cogliamo l'occasione per parlare di una situazione comune, in particolare per gli sportivi: i crampi muscolari. Cercheremo di fare un pò di chiarezza sulle loro cause e sui possibili trattamenti. Innanzitutto i crampi vengono definiti come delle contrazioni involontarie, dolorose e improvvise dei muscoli. Possono essere occasionali come appunto quelli determinati ad esempio dall'attività sportiva oppure possono essere legati a malattie primarie dei muscoli, del metabolismo e dell'apparato nervoso (congenite ed acquisite). I crampi da sport si manifestano tipicamente durante o alla fine dell'attività sportiva e colpiscono prevalentemente i muscoli che determinano il movimento di due articolazioni (detti bi-articolari) come ad esempio i muscoli posteriori della coscia, il polpaccio ed il quadricipite. Sono per lo più dovuti ad affaticamento muscolare, tipicamente a seguito di uno sforzo ripetuto nel tempo, più facilmente in condizioni climatiche di calore associato a disidratazione. Possono inoltre essere associati a condizioni psicologiche particolari che favoriscono contrazioni prolungate in posizioni di accorciamento muscolare (ad es. durante una gara).

### Come fare se si presenta un crampo?

Dal momento che i crampi da sport sono delle contrazioni improvvise e prolungate di un muscolo, la prima cosa da fare è cercare di allungarlo. E' quindi indicato effettuare dello stretching passivo dei gruppi muscolari interessati fino a risoluzione della contrazione spasmodica. Altri provvedimenti possono essere il raffreddamento della temperatura cutanea con ghiaccio (ad esempio leggere frizioni con ghiaccio), bere molto (acqua e soluzioni per lo sport con sali minerali, in particolare con potassio e magnesio) ed il riposo. Non è in genere indicata l'assunzione di farmaci (ad es. diazepam), tranne in condizioni particolari o a difficile risoluzione sotto controllo medico. Chi soffre ripetutamente di crampi o di sintomatologia simile farebbe bene in ogni caso a sottoporsi ad una valutazione medica per escludere alcune patologie predisponenti quali ad esempio il diabete mellito, l'ipotiroidismo, i disordini vascolari, le sofferenze nervose a partire dalla schiena (ad es.



la sciatalgia) ed i deficit di magnesio nel sangue. In alcuni casi i crampi possono essere facilitati dall'assunzione di farmaci quali ad esempio i diuretici, i beta-bloccanti, i beta-agonisti, l'insulina e i contraccettivi orali. Dovrebbe essere inoltre evitato l'uso di alcool poiché favorisce l'insorgenza dei crampi.

### Come prevenire i crampi

Per prevenire i crampi da sport (non legati quindi ad altra patologia) chi ne soffre frequentemente dovrebbe attenersi ad alcune semplici norme e abitudini. Innanzitutto si consiglia di effettuare spesso e scrupolosamente esercizi di stretching dei gruppi muscolari interessati: lo stretching va mantenuto almeno 20-30 secondi e ripetuto 4-5 volte per ogni gruppo muscolare. E' poi importante mantenere una dieta ben bilanciata (la dieta mediterranea ricca di carboidrati, verdura e frutta fresca può essere un buon esempio) con particolare attenzione all'assunzione di minerali e vitamine, eventualmente con l'uso ciclico di integratori multiminerali, multivitaminici e a base di carboidrati nei periodi di maggior affaticamento e negli allenamenti o gare più intense. Chi dovesse stare a lungo sulla moto su terreni impegnativi come nel fuoristrada in specie in condizioni climatiche sfavorevoli farebbe bene quindi a concedersi alcune pause in cui riposare, re-idratarsi

e fare degli esercizi di allungamento. E' in ogni caso indicato essere ben allenati in funzione dello sforzo muscolare che si vuole sostenere. Persone non allenate che si sottopongono a sforzi ripetuti e impegnativi sono sicuramente soggetti a maggior rischio rispetto ai soggetti allenati.

L'esercizio eccentrico e pliometrico può essere un valido sistema di allenamento per rinforzare i muscoli più frequentemente interessati. Sarà comunque una buona norma ridurre l'intensità e la durata degli esercizi fisici a cui non si è preparati, evitando fatiche prolungate che possono diventare facilmente causa scatenante del crampo. **M**

# I Racconti di Moto.it: "Io c'ero"

**di Antonio Privitera** | Sarò breve, ma le chiedo comprensione.

Nel 2010 avevo l'età di mio figlio oggi. Giacomo se la passa bene, a soli vent'anni è un giovane dirigente d'azienda. Non gli manca nulla, è bello, è ricco, ha una vasta cultura unita ad un'acutezza di pensiero inconsueta...

**S**arò breve, ma le chiedo comprensione. Nel 2010 avevo l'età di mio figlio oggi. Giacomo se la passa bene, a soli vent'anni è un giovane dirigente d'azienda. Non gli manca nulla, è bello, è ricco, ha una vasta cultura unita ad un'acutezza di pensiero inconsueta in un industriale di seconda generazione. Ah, poi viaggia; viaggia tanto, sia per lavoro che per passione. Mio figlio. L'ho perso. Da tre giorni non ho sue notizie. Da tre giorni faccio fatica a unire le idee e le scambio per pensieri. In quest'ultimo viaggio, Giacomo non ha chiamato spesso, diceva che era sempre molto impegnato nel contrattare le forniture e poi il fuso orario rendeva drammaticamente difficile conciliare i nostri orari. Quando da lui era notte, qui si pranzava. Ma non mi sono mai preoccupato, l'Italia dei giorni che viviamo non è poi quel paese del terrore di cui si parla e del quale non ho che un misero ricordo. L'Italia che ricordo io è un paese di brava gente, ma sfortunata. Eppure, dottore, nonostante l'angoscia per l'assenza di mio figlio,

continuo ad andare al lavoro ogni giorno. Continuo, anche se l'ansia mi rende impossibile prendere qualsiasi decisione; devo rimanere in sella, non posso lasciare che i miei affari vadano in rovina nell'attesa che Giacomo torni o che mi giunga una telefonata da lui, o da altri. Trascorro mattine intere chiuso nel mio ufficio a guardare il telefono. Lei dice che è presto per preoccuparsi? Sa, dottore, penso che mio figlio sia vivo ma non ho il coraggio di andare a cercarlo in Italia. Non credo che tornare lì sia prudente, per me. Tre giorni le sembrano un periodo adeguatamente lungo per iniziare a provare il brivido freddo del panico di non rivederlo più, di non sentire la sua voce oltre la porta del mio ufficio che chiede di entrare con la solita educazione, quasi da estraneo? Si dice che i veri capitani d'industria abbiano al primo posto nella loro scala di valori soltanto il bene dell'azienda e forse questo luogo comune ha un fondo di amara verità: per me il bene della mia azienda è una responsabilità sociale, se fallissi da un giorno

all'altro quale pensa che potrebbe essere il contraccolpo sull'economia mondiale, asiatica, e poi giù a catena sulle singole famiglie dei nostri operai, sui concessionari? Mi dica, dottore. Non mi interrompa, dottore; non sono nelle condizioni di fermare il mio sproloquio, avverto il bisogno di sfogarmi; lei è qui pure per questo, vero? Da dove vuole che cominci, da quale giorno, quale particolare, quale malessere? Io sono qui per guarire da che? Ero sano un anno fa e lo sono ancora adesso; perché mi ostini a venire qui da lei, quale piacere o sollievo provi, non riesco compiutamente a spiegarlo. Sento che parlare con lei di quello che sono mi aiuta a capirmi, certo, ma quanto tempo perso che potrei dedicare alla mia azienda; gliene ho mai parlato, dottore? Le nostre fabbriche sfornano ogni giorno 6000 motociclette, abbiamo 5400 dipendenti: numeri che oggi ci pongono ai vertici dell'industria motociclistica mondiale; nessuno avrebbe mai puntato un solo Euro su di me quando ho fondato la "Motocicli



Moderni inc. ". Eppure arrivare a questo traguardo non è stato il coronamento di una passione o il raggiungimento dello scopo al quale avrei sacrificato anni e anni di studi che non ho mai sostenuto né iniziato. E' andata diversamente. Molto diversamente. Se vuole le racconto tutto. Quando ero ragazzo, non andavo in motocicletta perché non avevo i soldi per comprarne una; ora che potrei avere tutte le moto che desidero, non mi interessa più guidarle. Vivevo insieme ai miei genitori in una provincia anonima con un lago, una statale e una piazza;

ci ero nato e mi andava bene così. La provincia era ricca, le economie si espandevano e mio padre cavalcava costantemente l'onda di ottimismo cui tutti attribuivano un valore di fede, quasi un dogma religioso. Felici, con lo sguardo rivolto al futuro che sembrava sempre più luminoso. La casa che abitavamo era piccola, io la chiamavo "la casa del vento" perché era piena di spifferi che anche se chiudevate le porte ti ghiacciavano i piedi da sotto e non capivi da dove arrivassero, come si formassero, a chi obbedissero. Niente, non c'era

niente da fare, per quanto mio papà girasse intorno agli infissi col silicone, per quanto mia mamma mettesse giornali vecchi dentro i cassoni delle tapparelle, io sentivo sempre la lama fredda entrarmi dentro da sotto i pantaloni e vedevo i fiori secchi sul tavolo ondeggiare. Sembravamo su di una barca a vela, sa. Sempre quando ero ragazzo, mio papà andava al lavoro con la Vespa ed io lo seguivo a piedi, perché mia mamma diceva che andare in due sullo scooter era pericoloso. Però io non è che andassi veloce come una Vespa; capitava pure che

mi fermassi al bar per comprare una porcheria da mangiare per pranzo nel caso non avessi potuto o voluto muovermi dalla ferramenta, così lui apriva bottega ma io arrivavo quando serviva già i primi clienti e lo sentivo mormorare qualcosa sulla mia lentezza e sul fatto che non sarei riuscito a combinare niente nella vita se non avessi cambiato atteggiamento verso il lavoro; e verso di lui. Certo che per papà era facile parlare: saliva in sella e in cinque minuti arrivava, io avevo quasi il divieto di guardarla, la Vespa con il suo cambio a manopola e i tappetini di gomma sulle pedane. Sono salito migliaia di volte su quella Vespa issata sul cavalletto, sognando di guidarla, facendo "bruummm" con la bocca e fantasticando su magnifiche gite al mare con una bella ragazza seduta dietro, sentivo crescere l'ipotetica invidia dei miei coetanei, anelavo la raggiunta fase della mia vita dove avrei potuto decidere io per me stesso. E invece mio padre, con uno scappellotto a tradimento, mi intimava di scendere dalla Vespa e di tornare a lavorare. Se non ubbidivo, lo scappellotto diventava un ceffone e le mani di mio padre, le assicuro, erano pesanti e piene di calli. Forse era meglio continuare la scuola, prendere un diploma qualsiasi ma i costi erano altissimi e i risultati incerti. I miei genitori avevano pochi soldi e dall'abolizione delle scuole pubbliche ne



era derivato un aumento esponenziale dell'abbandono scolastico. A me non era dispiaciuto lasciare la scuola e cercavo di imparare un mestiere, rendermi utile al lavoro. Nel frattempo sognavo di diventare ricco e guidare la Vespa. Ci lasciavo gli occhi sulla Vespa 50, l'unico mezzo di trasporto in famiglia da quando i miei genitori si erano indebitati fino all'osso con un mutuo trentennale per comprare casa e aprire la ferramenta in paese; ogni mese era un'emorragia di denaro verso la banca e il debito sembrava non finire mai, avvertivo probabile e vicina la sua estinzione tanto quanto quella dei ratti di fogna; ad ogni mia richiesta di un capo di vestiario, un po' di soldi per uscire con gli amici o anche per un qualsiasi capriccio mi veniva opposto il peso del mutuo, la necessità di estinguerlo per poter poi permettere una vita

più serena; e intanto consumavo scarpe su scarpe per andare al lavoro, rassegnato, testa bassa, umore basso. L'ottimismo di mio papà non mi coinvolgeva, procedevo alla deriva in attesa che accadesse qualcosa che mi permettesse di cogliere l'occasione giusta per diventare anche io un uomo, anche se avevo già passato la maggiore età. Poi mio padre, un giorno, dice che il mercato si evolve e decide di andare a comprare le forniture direttamente in Asia, dove costano molto meno: un bel container spedito via nave e si risparmia quanto due o tre rate di mutuo l'anno, diceva. In pochi giorni organizza il viaggio e parte. Arriva in India e lì sparisce senza dare notizie, senza manco telefonare per dire che era atterrato. Io e mia mamma cadiamo nel panico, inutili le telefonate all'ambasciata italiana, inutili pure contattare le

aziende fornitrici che mio padre avrebbe dovuto visitare, le quali rispondono di non sapere nemmeno chi sia la persona che stiamo cercando. A quel punto, non rimaneva che andarlo a cercare noi. Io avevo appena vent'anni, mia mamma quarantotto. Appena sbarchiamo all'aeroporto di Mombay, l'India ci stordisce. Troppo grande, troppo vasta, troppo umida e calda, troppo tutto per chi era abituato alla Vespa 50 e al nostro paese di tremila vecchietti tutti la domenica a pescare sul lungolago lombardo. Una sola cosa mi fa sentire a casa, non so perché: dovunque voltassi lo sguardo, uno sciame di motorini scassati ma marcianti guidati da signori dignitosi e frenetici, come api in un alveare si toccano, tornano indietro, prendono la loro merce, i loro simili, li portano da un'altra parte, si confondono tra di loro, cadono per terra, si rialzano scuotendo i vestiti bianchi e le camicie lise per liberarli dall'eccesso di polvere color zenzero e curry. Li ho amati subito, gli indiani. Mia mamma pure, ma per prendere marito qui ha dovuto aspettare che arrivassero certi documenti dall'Italia e ci sono voluti sedici anni. Io remai contro. Vedere questa scena, sentire il frinire della brulicante attività della popolazione locale, fu sufficiente per capire che lo stesso fascino euforico del nuovo mondo dalle possibilità aperte e imprevedibili doveva avere

catturato mio padre, con il solo corollario che lui non si fece alcuno scrupolo di vivere la sua vita senza nemmeno comunicarci la sua cessazione dal servizio ordinario effettivo di capofamiglia; eravamo definitivamente soli. Io ero come ipnotizzato e stregato: guardavo in continuazione tutti quei motorini mentre mia mamma guardava me in lacrime, sconvolta, cosciente che eravamo andati a cercare una persona che era certamente fuggita per non farsi ritrovare mai più. Nemmeno iniziammo le ricerche, certe cose si capiscono al volo e comunque le senti dentro. Ci rifugiammo in albergo, dove la televisione via satellite stava trasmettendo immagini di una qualche guerra civile, oramai all'ordine del giorno in tutto il mondo; l'ennesima rivoluzionaria e rivoltosa primavera avverso un regime totalitario, vessatorio, liberticida. Stavolta, e soprattutto in nostra assenza, era toccato all'Italia! Fissavo incredulo lo schermo da cinquanta pollici nella reception dell'albergo: centinaia di migliaia di persone a bordo di motociclette di ogni tipo e guidate da una regia unitaria nel medesimo disegno eversivo, si erano impadronite dei palazzi del potere cacciando a pedate, se non con metodi ancor meno democratici, gli onorevoli disonesti ed i loro lacchè, gli assessori corrotti, i portaborse nullafacenti e, ancora, i prosseneti,

le pupille con le loro mamme corree, i miseri avanzati della democrazia parlamentare stando tutti i loro colpevoli legami oltre i palazzi del potere con imprenditori, intermediari, conniventi, collusi e, infine, delinquenti comuni e speciali. Rimasero fuori dalla defenestrazione di quel luglio infernale, e al loro posto, soltanto i burocrati necessari al funzionamento della macchina dello Stato. Ovunque, in Italia, uomini col casco in testa agitavano le mani con le dita a "V" ripresi dal basso dalle telecamere, inneggianti alla vittoria su una dittatura che aveva reso impossibile la vita alla maggioranza del popolo. Eppure, potevo capirli. Potevo capire benissimo la loro disperazione per un regime tributario assurdo, per uno stato presente solo come esattore e aguzzino che prima ti blandisce e poi ti inchioda. Tutto quello che era accaduto in Italia da un anno a quella parte, non aveva senso. Non aveva più senso possedere una moto se ogni volta per l'utilizzo dovevi chiedere il codice di sblocco all'assicurazione e pagare tre euro in aggiunta al premio annuale. Non era giusto, costituzionale, nemmeno ragionevole, potere acquistare la benzina solo dopo aver dimostrato di essere in regola con i bolli, senza multe pendenti, con almeno 10 punti patente, tasse sulla casa pagate e ultima dichiarazione dei redditi regolare: I distributori, tutti statalizzati,

erano diventati veri e propri centri di esazione delle imposte. La percentuale di accise sulla benzina era salita a livelli stratosferici, inoltre. Alla base di tutto questo stava il tragico effetto sulle masse causato dal fatto che, per legge, se acquistavi una moto, il 50% del prezzo di listino te lo pagava lo Stato Italiano. In pratica, il Ministro dei Tributi, aveva avuto una trovata che lui aveva definito "creativa" derivata da una riflessione tutto sommato corretta: i motociclisti se ne fregano di tutto pur di farsi il loro giro in moto e di alimentare la loro passione. Allora rendiamogli ancora più facile comprare una moto, anzi, in pratica gliela compra lo stato per metà; poi, se vuole usarla lo riempiamo di adempimenti sempre più onerosi e stringenti introdotti da provvedimenti vessatori e insaziabili, con sommo beneficio per le casse pubbliche. Si sarebbe così innalzato il livello del debito pubblico nella speranza che il "Sistema di Esazione Globale con Acquisto Motociclo" più che compensasse, con il maggior gettito conseguente al recupero dell'evasione fiscale e grazie alle entrate conseguenti a tutti i nuovi balzelli introdotti a carico dei motociclisti, i costi relativi alla copertura del contributo statale del 50% all'acquisto della motocicletta. Senza contare l'aumento dei consumi in accessori, ricambi e quant'altro: tutta crescita,

pontificava il Ministro. Dottore, lo so che sembra complicato, ma le assicuro che in Italia lo capirono tutti: spot televisivi, cartelloni sugli autobus e per strada, messaggi sui telefonini; sembrava che far comprare motociclette agli italiani nel 2010 fosse necessario come la raccolta di metallo per costruire le armi all'epoca di Mussolini; la necessità di spiegare a tutti gli Italiani i vantaggi di comprare una moto, tanto te la paga lo Stato per il 50%, era diventata una questione di urgenza nazionale. Mi ricordo che il Ministero aveva finanziato un bellissimo spot televisivo: una famiglia andava dal concessionario e ne usciva con quattro motociclette, una per componente, guardandosi in faccia l'un l'altro contenti; col sottofondo della musica di Guerre Stellari una voce fuori campo diceva "la moto unisce: unisciti anche tu". Erano tempi di crisi, eppure. Quando la legge passò in parlamento votata a larga maggioranza, le case motociclistiche inneggiarono al Ministro come ad un uomo illuminato che faceva il bene del Paese, le assicurazioni e le banche risero sotto i baffi e l'unico a dolersi fu mio padre che già faceva i salti mortali per arrivare a fine mese con la sola Vespa 50 del 1975 e seppe che da quel momento qualcosa sarebbe cambiato, ma non in meglio, per lui e per noi. Ci accorgemmo così che nonostante avessimo solo una

Vespa 50, dovevamo pagare il bollo sestuplicato perché possedere un mezzo di oltre dieci anni era considerato un lusso, come avere un oggetto vintage. Poi, il fatto che fosse a due tempi imponeva ad ogni sosta dal benzinaiolo il versamento di un euro per "contributo di solidarietà ecologica", e andarci in due era possibile solo previa autorizzazione settimanale da parte del comune di residenza oltre quelli attraversati nel tragitto, da ottenersi dietro il pagamento di un'imposta proporzionale al peso del trasportato. Se volevi inserire più trasportati dovevi pure pagare un'integrazione sull'assicurazione. Una delle novità più controverse, tra le tante che ora non ricordo, era che in caso di incidente l'assicurato, anche se aveva ragione, comunque pagava lui in prima persona i danni propri, poi faceva domanda all'assicurazione per il rimborso previa dimostrazione della regolarità nel versamento di tutte le imposte e dei contributi previdenziali nei cinque anni precedenti, oltre ad essere obbligato a produrre una dichiarazione nella quale si impegnava a versare il 5% del risarcimento a favore di un ente a scelta tra le ASL, gli Ispettorati Provinciali del Lavoro e i Circoli Canottieri. Ovviamente, in caso di ricorso al giudice era obbligatorio versare una cauzione di circa 1000 euro in biglietti di piccolo taglio che la maggior parte delle volte veniva



poi trattenuta in via definitiva dal Ministero della Giustizia con la pubblicazione della sentenza e accreditata sul "Fondo Solidarietà Magistratura Civile". Come ho detto era un aspetto controverso, eppure nessuno si ribellò. Eppure. Tutto questo non scoraggiò i motociclisti e nemmeno gli italiani, in genere inclini al malumore e all'invettiva ma, come forse lei sa, per nulla pronti all'azione civile. Affatto. In massa, anzi, comprarono motociclette, molti ne comprarono più d'una fino a svuotare i concessionari. Si creò pure un mercato parallelo tra i rivenditori che si attrezzavano per fare fronte ad una domanda esplosiva e ai conseguenti, praticamente immediati, rimborsi da parte dello Stato; altro che società finanziarie di credito al

consumo. L'Italia si scoprì un paese di motociclisti, pieno ogni domenica di eventi, sagre, passeggiate, tour, incontri: si può quasi dire che il calcio diventò per un breve periodo poco seguito, dato che la domenica la maggior parte degli italiani andava in giro su e giù per la penisola a consumare benzina e gomme e a far trillare gli autovelox. I vertici del pallone fecero le loro rimozioni a causa della scabrosa situazione che si era venuta a creare: nessuno andava più agli stadi a vedere le partite di calcio! Ma furono zittiti dalla minaccia del governo e della potentissima Federazione Motociclistica Italiana di trasformare tutti gli stadi in piste di supermotard. Muto e gioca. Il deficit statale e il debito pubblico subirono un certa

impennata, ma i consumi incominciarono a crescere in modo esponenziale guidando un aumento a due cifre del prodotto interno! Il Ministro dei Tributi fu portato in trionfo a Bruxelles per spiegare ai partner europei la ricetta per la crescita ma molti dei presenti lo guardavano con facce perplesse: - Onorevole collega- fu una delle domande meno garbate e sardoniche da parte di un ministro delle finanze di un paese mitteleuropeo - vuole spiegarci perché un popolo che non sia quello italiano dovrebbe indebitarsi sia a livello statale che a livello personale solo per il piacere di andare in moto? Noi, nel nostro paese, abbiamo servizi e trasporti pubblici che funzionano perfettamente e andare in motocicletta non è una priorità,



soprattutto se per farlo si deve continuamente tassare il cittadino e innalzare il debito pubblico; se noi introducessimo una norma del genere non avremmo nessun risultato positivo né sui conti pubblici, né sulla crescita. Secondo la mia opinione, la sua è una riforma che può avere collocazione soltanto in Italia, per i motivi che qui a Bruxelles molti sanno e che per pura cortesia istituzionale si trattengono dal confidarle! Parbleu! Perché i motociclisti se ne fregano, avrebbe dovuto rispondere il Ministro. Ma non replicò, borbottò invece qualcosa in un birignao scadente tradotto dall'interprete con fatica e senza capire cosa stesse dicendo veramente. Eppure. Il debito pubblico arrestò la sua corsa soltanto con l'esaurirsi dei potenziali motociclisti: in

pratica, tutte le famiglie avevano in garage almeno due moto, per venderne altre bisognava rivolgersi o ai novantenni, o ai bambini. Poi, un giorno, a dicembre, la crescita si arrestò e il sintomo fu che nessuno comprava i regali di Natale. I concessionari cominciarono a capire che c'era qualcosa che non andava, perché già da tempo moto nuove non ne vendevano più, ma adesso non vendevano più nemmeno accessori e servizi di officina. Le case motociclistiche avevano già capito mesi prima che qualcosa non sarebbe andato. Qualcosa nel meccanismo si era inceppata. I motociclisti continuavano a divertirsi come matti prosciugando i loro conti in banca. Le banche incominciarono a fare prestiti per pagare le tasse e i nuovi balzelli introdotti dal

"Sistema di Esazione Globale con Acquisto Motociclo", e pochi furono i direttori di filiale che misero in guardia i clienti verso l'aumento del pericolo di non riuscire a pagare i propri debiti, se continuava così. Qualcuno, il giorno di Santo Stefano, capì che il gioco era terminato perché non aveva più i tre euro per accendere la moto. Accidenti, niente giro di Natale. Niente. I giornali, dal giorno dopo, misero in un occhio in prima pagina articoli tra il costume e la cronaca, a firma di giovani collaboratori, nei quali si parlava dello stato, giudicato temporaneo e atteso, di illiquidità dei cittadini; quelli più schierati pubblicavano poche righe di virgolettati riferibili al Ministro che assicurava tutti sulla stabilità del paese e sulla bontà anche a lungo termine del provvedimento, su come la crisi che stava aggredendo tutto il mondo occidentale fosse stata tenuta alla larga dalla sua geniale idea del S.E.G.A.M. Eppure. Si cercò di scoprire, a quel punto, che fine avessero fatto tutti i soldi versati dai motociclisti. Non fu poi così difficile accertare che erano serviti per pagare gli interessi sull'enorme debito pubblico causato dal buco nei conti pubblici causato dal contributo statale all'acquisto del milione di moto immatricolate nell'ultimo anno. Una parte nascosta di quella mole enorme di liquidi, non piccola, era andata al fondo pensione

degli onorevoli con una norma votata all'unanimità dal parlamento in seduta notturna. In buona sostanza il "Sistema di Esazione Globale con Acquisto Motociclo" non aveva creato ricchezza e aveva indebitato gli Italiani a favore di banche e assicurazioni. Oltre ad avere rimpolpato i conti correnti dei parlamentari. Iniziarono i malumori, la gente voleva vendere la moto. Ma nessuno voleva più comprarle. Di fatto, c'erano troppe motociclette in giro ma nessuno possedeva più i soldi per mantenerle. La gente, senza più denaro e disperata, non pagò e arrivarono le prime cartelle esattoriali, i pignoramenti delle moto e nei casi più gravi quelli dei mobili di casa e della casa stessa. La situazione degenerò rapidamente e la stura fu data dai patetici tentativi di ignorare il malcontento dei cittadini da parte dei politici: il 24 luglio, una rappresentanza di motociclisti italiani si presentò sotto il Quirinale e nonostante le pacifiche intenzioni di sostenere solo una protesta, fu dispersa con gli idranti. Il contagiri arrivò al limitatore: la rivolta ebbe inizio e in breve si giunse alla rivoluzione; come ogni rivoluzione, fu a tratti brutale, insensata, priva di freni inibitori ma come non giustificare la gente che, oramai al collasso, diede vita a quei moti, liberticidi se vuole ma giusti nel contesto nel quale erano calati, provocati da un'avversione ad un vero e

proprio regime? Mio padre, prima di partire e scomparire, aveva probabilmente capito che aria tirava e aveva occultato la Vespa 50 denunciandone il simulato furto ai carabinieri e depositando come cauzione l'intero valore del mezzo da nuovo, come istruivano le nuove norme. L'ultimo salasso, ma era stato furbo. Il giorno successivo prese il volo per l'India. Mi accorsi che mio papà mi voleva comunque bene da questo gesto, questa cura nel lasciarmi ma senza strascichi pendenti, senza inguaiarci col possesso di un mezzo che non avremmo saputo come mantenere. Eppure. Comprare le forniture in India era stata una scusa, lui voleva sicuramente scappare da quel paese che sembrava impazzito e preda di un'isteria consumistica ora repressa, ora slatentizzata e incoraggiata anche dal governo, ora punita. Credo che temesse il peggio, capendo che l'unico modo per trascinare me e mia mamma fuori di lì sarebbe stato farsi inseguire; ma poi, probabilmente, strada facendo decise che quando si taglia con una certa vita è giusto non avere zavorre così, forse per non mettere in pericolo anche noi con la propria impulsività, si accontentò di sapere che eravamo fuori dall'Italia proprio allo scoccare di quella che è passata alla storia come la Rivoluzione Motociclistica. Il cellulare di mia mamma squillò proprio mentre

eravamo ancora nella hall dell'albergo a guardare increduli le immagini del senato in fiamme con una V-Nox che sgommava sullo sfondo:  
- Sono io Caterina, dove siete?  
- Marco!! Dove sei!!!? Hai visto in Italia??? Io e Giuseppe siamo...  
- Siete in India? State bene?  
- Certo Marco stiamo bene, siamo a Mombay! Ti stiamo cercando!!! Siamo all'hotel...pronto???...Marco!!!? pronto? Ci sei??? Pronto?? Mi senti? La comunicazione cadde, addosso a mia mamma. Fu l'ultima volta che mio padre si fece vivo, oggi posso dire che ci salvò da un destino terribile. Dopo la rivolta del 24 luglio, un consiglio d'emergenza salì al potere e i motoclub presero il posto dei partiti politici. I motoclub riuscirono ad eleggere un governatore e a formare un governo di transizione che, oggi a ventidue anni dalla rivolta, è ancora in carica a furia di rimpasti "temporanei". La prima cosa che il Go.Mo.Tra. (Governo Motociclistico di Transizione) fece, fu il decretare il ritorno alla Lira e l'uscita dall'Europa: così, tanto perché Euro e Europa gli stavano sulle balle e non se ne poteva più. Successivamente furono abolite tutte le leggi non indispensabili a partire dal codice della strada. Di fatto in Italia rimase vietato il cannibalismo, l'abigeato, il desiderare la donna d'altri e poco altro. Il codice penale fu abrogato e sostituito da un

foglio ciclostilato in proprio emesso mensilmente dal Go. Mo.Tra. contenente tutti i reati punibili per legge ma, dato che era stata abolita la magistratura, veniva demandato l'accertamento della responsabilità e l'esecuzione della pena ai testimoni del fatto, "per acclamazione": tanto per fare le cose un po' più sbrigative di quanto non lo fossero con tutti quei giudici col naso all'insù, a quel punto disoccupati. L'anarchia, insomma. Eppure. Tutta la brava gente che c'era in Italia, scomparve. Non nel senso che andò via, ma nel senso che nessuno seppe più comportarsi da persona civile, rispettosa degli altri, tutti diedero la stura ai propri desideri di realizzazione di piccoli e grandi piaceri, al proprio noncurante egoismo e in breve quella che realmente prese il sopravvento in Italia fu la legge del più forte. E noi, io e mia mamma, in India. Tutto questo era accaduto in sei mesi. Sei mesi nei quali non ci era mai passato manco per l'anticamera del cervello di tornare in Italia. Avevamo perso la casa, metaforicamente sciolto nell'acido la famiglia e ceduto forzatamente chissà a chi la ferramenta; una delle cose che mi ferì di più era che con ogni probabilità mio padre aveva buttato in un fosso la Vespa 50 con la quale io non avrei mai più potuto fare un giro. Quell'unico giro che mi separava dal diventare finalmente un uomo e valicare i



confini dell'età adulta col bene-  
 stare di mio papà. Decisi, quel  
 giorno del mio arrivo in India,  
 che non avrei tradito la Vespa  
 50 con un altro mezzo a due  
 ruote; così, promisi a me stesso  
 che non avrei mai guidato un'al-  
 tra motocicletta. Dottore, ha  
 mai sentito di fronte a sé il vuo-  
 to? Era come si sentiva mia  
 mamma: cadere in verticale no-  
 nostante la posizione eretta e il  
 moto orizzontale. Si cade nel  
 vuoto di tutto quello che le pro-  
 prie svanite certezze e speranze  
 hanno creato dentro la propria  
 vita; e riempirlo non è facile. Io,  
 invece, avvertivo il mondo nelle  
 mie mani, gli indiani mi piace-  
 vano e stabilii all'istante che  
 quella sarebbe stata la mia patria  
 o quantomeno il punto di par-  
 tenza per la mia vita da adulto.  
 Non ebbi

bisogno di un percorso di for-  
 mazione: sciogliendo gli ultimi  
 nodi che mi tenevano legato  
 all'adolescenza, fu sufficiente la  
 certezza di essere pronto ad af-  
 frontare liberamente la vita  
 senza nessuno che mi dicesse  
 quali sbagli compiere e come.  
 Stabili, dato che non avrei mai  
 più rivisto mio padre, che non  
 c'era nessun'altra persona al  
 mondo che avrebbe potuto di-  
 rmi cosa fare, che ogni scelta era  
 adesso nelle mie mani e che io  
 stesso ero la sola fonte autore-  
 vole che conoscessi: da andare  
 a piedi a testa bassa alla ferra-  
 menta ad andare a piedi spaval-  
 do in cerca di lavoro a Bombay,  
 sfidando tutte le persone che  
 incrociassi, in meno di quaran-  
 totto ore. Mio figlio Giacomo  
 non è lo stesso uomo che sono  
 io. Lui mi chiede sempre cos'è



che mi piacerebbe di più, cerca  
 la mia approvazione, segue le  
 mie orme e quando non le trova  
 va da sua madre. Forse lei lo ri-  
 empie di buoni consigli, forse  
 no. Forse un uomo potrebbe  
 fare a meno di piangere. Non  
 vorrei annoiarla, dico soltanto  
 che in capo ad un anno da gar-  
 zone di bottega in un'officina di  
 riparazione motorini divenni  
 rappresentante di pezzi di ri-  
 cambio; poi incontrai Berna-  
 dette, ricca da sfamare l'Africa,  
 e assieme a lei fondai la "Moto-  
 cicli Moderni inc." con sede a  
 Bombay, India. Raccolsi tutte le  
 aziende locali in difficoltà che  
 producevano parti per quelle  
 italiane, ora chiuse a causa del-  
 la rivoluzione, le consorzi e mi  
 misi a capo di un gruppo indu-  
 striale enorme, con una poten-  
 za produttiva smisurata che

contrastava quella dei giappo-  
 nesi. Ma credo che questa sia  
 storia nota anche per lei, dotto-  
 re. Ebbi le intuizioni giuste per  
 produrre dei motorini che co-  
 stassero ancora meno di quelli  
 giapponesi e cinesi in vendita  
 qui in Asia, in breve tempo con-  
 quistai il 70% del mercato loca-  
 le e il 50% di quello mondiale  
 nel segmento delle motociclet-  
 te utilitarie costruendo e com-  
 mercializzando una copia più o  
 meno fedele della Vespa 50, ma  
 fatta meglio: motore diesel, sel-  
 la lunghissima per ospitare  
 anche quattro persone o l'inte-  
 ro carretto delle merci, sospen-  
 sioni robuste e prezzo d'attac-  
 co per produrre fino ad un  
 milione di pezzi l'anno. Era una  
 scommessa, eppure. Eppure, io  
 che non avevo mai guidato una  
 Vespa, avevo compreso e

centrato subito i bisogni degli  
 indiani e degli asiatici in genera-  
 le. La mia Intudefox 300 diesel  
 veniva venduta ovunque, nei  
 supermercati, per strada, nelle  
 bancarelle, alle fiere paesane e  
 dove non arrivavano i clienti ar-  
 rivavano i miei furgoni, carichi  
 di tante belle Intudefox 300 die-  
 sel da vendere, a fare visita ai  
 centri più lontani e meno servi-  
 ti. Il primo anno ne vendetti 1,3  
 milioni in tutta l'Asia, il secondo  
 più di due e tuttora vendo quasi  
 un milione di Intudefox l'anno.  
 La stima che l'intera Asia aveva  
 di questo ragazzo di ventitré  
 anni, che ero io, era paragona-  
 bile alla sorpresa che sorgeva in  
 mezzo agli occhi dei miei primi  
 intervistatori quando racconta-  
 vo la mia storia personale ai ta-  
 bloid e ai giornali. In pochi mesi  
 tutto il mondo seppe chi ero e

cosa facevo, quanto guadagnavo, i miei hobbies e anche il fatto che io non avevo mai guidato nemmeno la Vespa. La cronaca si occupava di me e arrivarono perfino a chiedermi di cedere i diritti di esclusiva per girare una fiction sulla mia vicenda. Non mi sembrava il caso, e rifiutai. Bernadette rimase incinta di Giacomo, poi ci sposammo con rito induista. Eppure. Vedevo pochissimo mia mamma, e mi mancava molto: aveva preso casa per conto suo, preferendo condividere col suo nuovo compagno una piccola casetta in un terribile quartiere popolare. Io, invece, accanto alla mia villa ne avevo fatto costruire un'altra solo per lei e l'avevo fatta decorare con le pietre di fiume giunte di contrabbando dall'Italia, per lei avevo scelto i mobili e gli arredi più sontuosi, messo a disposizione una servitù selezionata da me personalmente e appeso in sala da pranzo una mia fotografia che le piaceva tanto. Le avevo soltanto chiesto di non andarci ad abitare con il suo uomo, uno che non so che mestiere facesse ma che girava come un pezzente con un motorino prossimo all'autodemolizione. Non era alla sua altezza, tantomeno alla mia, le spiegai un giorno quando mi recai a cena a casa sua per annunciarle l'ultimazione dei lavori e la disponibilità della villa che avevo costruito per lei. Per cortesia verso il suo uomo ovviamente



parlavamo inglese, e io non avevo alcun problema a far trasparire la riottosità a quel legame non degno della nostra raggiunta desiderabilità sociale: mia mamma mi rispose in italiano: "tesoro mio, se mi fossi fatta impressionare dalle case, tu non saresti mai nato"; sorrise, carezzò prima me e poi il suo uomo e disse in inglese: "Gagan, mio figlio ti vuole bene ma non può sopportare che un uomo diverso da suo padre stia nella stessa casa che ha costruito per sua madre, rispettiamo i suoi sentimenti e rimaniamo qui". Insomma, mi ritrovai per strada, le otto di sera, decine di Intudex mi sfrecciavano accanto riempiendomi di polvere, solo, arrabbiato, in un quartiere popolare di Bombay. Mia mamma mi aveva abbandonato, sentivo nella testa le sue parole distanti come un eco e mi venne

da piangere. Il momento e le condizioni erano perfette per commettere qualche scelleratezza, che prontamente compii. Pieno di risentimento verso me stesso, andai dritto in una delle mie fabbriche, entrai nonostante l'orario inconsueto e mi feci consegnare una Intudex, tra gli occhi smarriti degli astanti, cercai di avviarla e montarci su. Non avevo minimamente idea di cosa significasse il vento in faccia e per quei pochi metri che mi separarono dall'urto con il ribaltabile, me la godetti per davvero. Capii in pochi secondi il ghigno soddisfatto dello sciame che giornalmente intasa le strade di questa metropoli calda, il loro sentirsi tutt'uno con la terra e col vento, la calma che infonde sentire sotto le proprie mani e il sotto il sedere le vibrazioni e il calore del motore alle otto di sera, quando il

vento è calmo e l'umidità sale. Poi, l'impatto rovinoso col rimorchio fermo di uno dei miei camion. Pensavo che il freno fosse a sinistra.

- Altro the?

- Yes, please.

- Ogni volta lei mi racconta la stessa identica storia, e ogni volta io mi pongo la stessa domanda: possibile che lei non sapesse nemmeno dove fosse il freno??

- ...forse avevo pure mandato giù qualche bicchiere.

- ...e mi risponde in modo sempre diverso ogni volta. Un'ultima domanda, Giuseppe: si ricorda quanti anni aveva quando è successo questo incidente? - Ventiquattro, dottore.

- Va bene, almeno su questo inizia a essere coerente; penso che per oggi possa bastare, ci vediamo domani. Stesso orario. Giuseppe esce dallo studio dello specialista. Cerca il telefono tra le tasche e il borsello, dà un'occhiata alle chiamate e prosegue zoppicando verso l'auto con autista. Cerca il numero della madre, si siede in macchina e fa un cenno con la mano per far partire la vettura. Chiama, nessuna risposta. Ma c'è da capirla, il cellulare è stato un regalo che non padroneggia e, così, ogni volta che vuole incontrare la madre, Giuseppe è costretto ad addentrarsi nel quartiere periferico, dove la linea telefonica fissa non arriva. Arrivarci con una berlina di lusso non è consigliabile e

preferisce sempre farsi lasciare dall'autista qualche isolato prima e fare una passeggiata, pensando a quella villa pronta e disabitata per sua mamma e arrabbiandosi. Ma poi gli passa. Scende dalla macchina con la testa alla sorte del figlio, tre giorni senza dare notizie di sé. Forse è stato troppo duro con lui, forse non gli ha mai fatto sentire quanto bene gli volesse al di là della posizione economica e sociale che gli aveva donato con sincero piacere. Forse suo figlio non aveva mai capito e accettato la separazione da Bernadette appena pochi mesi dopo la sua nascita. In ogni caso, Giuseppe pensava che è più facile cedere ai sensi di colpa quando non hai la possibilità di scaricarli su qualcun altro, di giustificarti. Cammina, Giuseppe, nel quartiere fangoso e maleodorante. Resta da percorrere l'ultimo tratto, l'ultimo isolato di baracche. Proprio qui doveva venire a stare sua mamma, pensa insozzando le scarpe con una fanghiglia della quale non vuole conoscere la composizione. E' arrivato; vede la buia sagoma della casetta appena decente. Davanti al cancello è parcheggiato un furgone, due uomini stanno scaricando qualcosa, un altro dirige le operazioni, sembra con molta cura e attenzione. Giuseppe è lento, zoppica dall'incidente, si affatica presto.

Arriva al cancello. Si ferma, trasale e spalanca gli occhi in una

smorfia di sconcerto e sorpresa.

- L'ho trovata, papà.

- Giacomo!! Giacomo!!!

- Sapevo che saresti venuto qui senza passare da casa... Papà, l'ho trovata. Eccola. In mano ai due uomini, tenuta in equilibrio con la massima cura, sporca ma riconoscibile, lei: la Vespa 50 del padre di Giuseppe, il nonno che Giacomo non ha mai conosciuto. Giuseppe trattiene le emozioni, si controlla alla vista dei due uomini suoi dipendenti anche se la prima cosa che vorrebbe fare è abbracciare il figlio; o forse no. Forse vorrebbe salire sulla Vespa e fare "bruuuuuuuum".

- ...come hai fatto? Come stai, quando sei tornato?

- È stato difficile, papà, ho speso una barca di denaro: ho corrotto tanta gente, ho pagato un tanto al chilo la terra che scavavo, mi sono fatto dei nemici, ho dato dei dispiaceri a qualcuno, altri ne ho ricevuti ma alla fine ho trovato la vecchia ferramenta, la tua vecchia casa e in un fosso, proprio come supponevi tu, ricoperta di rifiuti e terra, l'ho trovata. E' la Vespa che tu hai sempre voluto guidare, è qui.

- Maledizione a te Giacomo! Perché non ti sei fatto sentire?? Ho avuto paura che ti fosse accaduto qualcosa!!

- L'Italia non è un posto accogliente, papà. Quella che era la vostra casa è in un'area non più coperta dalle comunicazioni, la

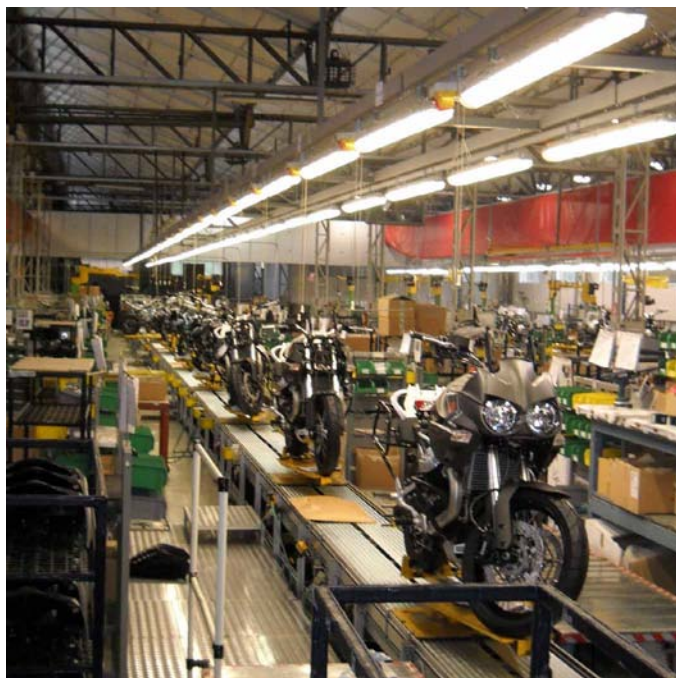
gente mi guardava male, uno straniero è un caso raro; ho dovuto agire nell'ombra, nascondermi, ho temuto che mi accadesse qualcosa ad ogni angolo. Ogni ora passava la ronda in sella a moto ultrasilenziate e se mi avessero trovato a scavare, forse quella fossa sarebbe stata la mia sepoltura...

- Ma dai... com'è possibile? I motociclisti italiani ridotti alla barbarie?? Non ci credo, Giacomo!

- Credo che sia tutta una montatura, papà. La rivoluzione è stata studiata a tavolino, forse anche il "Sistema di Esazione Globale con Acquisto Motociclo" è stato un mezzo per far saltare tutto e dare all'Italia una scusa per non pagare il debito pubblico e fare finta che tutto fosse diverso, non sono l'unico a pensarlo ormai. Mi sono accorto che a capo dei motoclub ci sono gli stessi volti, le stesse persone che hanno portato il paese alla rovina, mentre erano al governo avevano già formato i motoclub, esportato capitali, progettato tutto, papà. I motociclisti sono stati gabbati, come sempre, e per gabbare tutta l'Italia hanno fatto diventare tutti gli italiani dei motociclisti. Avevi ragione tu, l'Italia è un paese che non cambia. Nemmeno quando tutto cambia. Ora c'è una dittatura, travestita da anarchia. Sono contenti così.

- ...mio padre aveva ragione ad andarsene...

- ...il nonno è stato un vigliacco,



papà. Ha lasciato te e la nonna da soli.

- Mio padre era intransigente, duro, rigido, impulsivo ma non era cattivo!

- Il nonno è scomparso senza curarsi più di voi, e non ti ha mai fatto salire sulla Vespa. La Vespa era sua, tu andavi a piedi! Ti sei trascinato fino ad oggi questa privazione, facendola pesare a me e alla mamma, hai costruito un impero motociclistico come nemesi da questo retaggio, non hai voluto guidare nulla che non fosse la Vespa solo perché volevi che l'affetto di tuo padre si manifestasse concedendoti, illuso, un giro

da solo in Vespa; magari desideravi che lui ti insegnasse a guidarla e speravi che la sua approvazione ti marchiasse come appartenente al mondo dei grandi, degli adulti. Ma non è mai accaduto e mai accadrà, papà. Tu sei diventato adulto lo stesso mentre il nonno è scomparso e vive chissà dove. Io, su consiglio del tuo psichiatra, ho provato a cercarlo ma se ne sono perse le tracce in Bangladesh tanti anni fa. L'aver portato la tua Vespa, qui, dall'Italia, è la mia ultima spiaggia per farti tornare in te. Ne abbiamo bisogno tutti: l'azienda, io, te stesso.

- Devo farla vedere a mia

mamma! La faccio uscire...

- Papà! Papà, basta!! La nonna è morta di crepacuore nell'hall dell'albergo ventidue anni fa, alla fine della telefonata col nonno. Rassegnati, ti prego. E' morta, è in una fossa comune.

- Non è vero! Abita qui!! Te lo faccio incontrare!!

- Papà, non puoi continuare ad illuderti... tu non puoi continuare a immaginare una realtà diversa: hai costruito una villa per una donna morta ventidue anni fa, vieni qui a trovarla in questa baracca dove non abita nessuno, nella quale hai pure lasciato un telefono cellulare con la scheda intestata al nome della nonna!! ...papà, ti prego, basta. Io ho bisogno di te, che tu faccia i conti con la realtà, che tu capisca che tuo padre, dovunque sia, oramai non può più giudicarti, non devi più temere le sue punizioni impulsive. Magari è morto pure lui. La tua Vespa è qui, è sporca ma domani la puliamo insieme e la facciamo sistemare. Poi potrai farti un giro, libero, indipendente... magari con la mamma dietro, che ti ha lasciato perché non sopportava più di avere accanto un uomo che crede che la propria madre sia ancora viva solo perché ha messo su un piedistallo la figura della persona che ne ha provocato la morte! Giuseppe barcolla. Getta il bastone che lo accompagna e si appoggia al furgone. Rivive certamente il momento in cui sua mamma lascia cadere il telefono a terra,

indietreggia, crolla a terra come un sacco vuoto: la hall dell'albergo che si sconvolge, l'ambulanza, le voci che parlano una lingua sconosciuta, lo sguardo rassegnato dei medici che non provano nemmeno la rianimazione. La solitudine profonda e il vuoto in cui precipita. Non era un sogno, lui c'era.

- Giacomo... figlio mio...

- ...andiamo a casa, papà.

La strada buia è illuminata solo dai fari del furgone; non si capisce se negli occhi di Giuseppe ci siano lacrime o solo il riflesso degli occhiali, mentre tocca la Vespa 50 con cura e dolcezza. Gli operai rimettono la Vespa nel furgone, Giacomo prende posto in cabina, fa spazio al padre e gli fa cenno di salire. Lui si accomoda come può in un sedile troppo piccolo per quattro persone. Tira lo sportello verso di sé e mentre il motore si avvia rivolge al figlio tre parole:

- Ti voglio bene.

- Anch'io, papà. Bentornato. Il furgone si avvia piano, la strada non ha illuminazione ed è pericolosamente deserta. Percorsi appena pochi metri, nella cassetta alle loro spalle si accende, debolissima, una lampadina. Nello stesso momento, arriva un messaggio al cellulare di Giuseppe che estrae dalla tasca il telefono. Giuseppe sorride e tace: il mittente è "Mamma"; il testo, in italiano: "Anche io ti voglio bene. Vai piano con la Vespa." Giuseppe pensa "eppure". Già, eppure. ■



## Superbike, GP del Regno Unito Il backstage di Donington

**di Carlo Baldi** | Dopo cinque giornate di gara è tempo di fare i primi bilanci, sia quelli del GP di Donington, ma anche dell'intero campionato delle derivate dalla serie

**N**ell'ambito dei festeggiamenti per i 25 anni del mondiale Superbike, a Donington sono stati premiati il due volte campione mondiale SBK James Toseland e Roger Burnett che è stato il primo pilota ad essere partito in pole position nella prima gara del mondiale Superbike disputata proprio a Donington nel 1988.

E che per questo ha premiato Tom Sykes che ha Donington si

è aggiudicato la Superpole.

### Checa fuori dalla Superpole

Checa non è riuscito ad accedere alla terza ed ultima fase della Superpole. Non succedeva dalla gara di Monza dello scorso anno, quando il pilota del team Althea non si qualificò per la terza sessione della Superpole poi vinta da Biaggi

### Sykes l'apripista

Pur non vincendo nessuna delle due manche disputate in Inghilterra, Tom Sykes è stato quello che è stato in testa per più giri: 8 in gara uno e ben 16 (su 23) in gara due, per un totale di 24. Haslam è secondo in questa speciale classifica con 16 (10 nella prima e 6 nella seconda) terzo Melandri con 5 (tutti in gara uno) e quarto ed

ultimo Rea, che è stato in testa per un solo giro, l'ultimo di gara due, dopo che in entrambe le gare era sempre passato sulla linea del traguardo tra il quarto ed il sesto posto.

### Walker fermato dagli sponsor

Chris Walker non ha potuto correre con la Kawasaki del team Pederini in sostituzione di David Salom perché uno dei suoi sponsor si è opposto alla sua partecipazione. Un vero peccato per Stalker che a dispetto dei suoi 40 anni la domenica prima di Donington ha vinto gara due del terzo round del British Superbike sul circuito di Oulton Park. Walker non vinceva una gara del BSB da 12 anni quando salì sul gradino più alto del podio a Brands Hatch nel 2000.

### Debutto positivo per Loris Baz

Il diciannovenne francese, campione Europeo Stock 600 nel 2008 a soli quindici anni, ha concluso gara uno al sedicesimo posto e gara due all'ottavo. Al momento però non si sa che la Kawasaki lo confermerà anche per il prosieguo del campionato.

### Weekend difficile per Lorenzo Zanetti

E' caduto il venerdì sia nelle libere che nelle qualifiche ed il sabato mattina nell'ultima sessione di qualifiche. In gara però ha terminato entrambe le manche. Diciottesimo in gara uno, il pilota del team Pata Ducati ha concluso gara due al dodicesimo posto, portando a casa quattro punti.

### Le prime somme

Dopo cinque round del mondiale Superbike e nove manche disputate (gara 1 a Monza è stata annullata) Biaggi è l'unico pilota ad essere sempre andato a punti.

Sykes, Rea e Melandri hanno collezionato uno zero in classifica, Haslam due e Checa tre. Facendo un paragone tra le prime cinque gare della mondiale Superbike 2012 e le prime cinque del 2011 (considerate però che quest'anno è stata disputata una manche in meno) si nota come Biaggi abbia più o meno gli stessi punti (133 lo scorso anno e 128,8 in questo) Melandri ha 36,5 punti in più e Checa 66,5 in meno.

Grosso balzo in avanti per Sykes che ha 73,5 punti in più rispetto al 2011 e per Guintoli che è a più 31. **M**



## North West 200. Incredibile risultato dell'italiano Stefano Bonetti

**di Giamba Panigada e Fabrizio Partel** | Il bergamasco si è piazzato quinto alla North West 200, il TT Nord-irlandese, lasciandosi alle spalle grandi campioni della specialità del calibro di McGuinness e Dunlop

**Q**ui, in Irlanda, sulla costa del Mare del Nord nemmeno lui ci credeva di finire sul podio, anche se solo per un istante. Stefano Bonetti ([ascolta la sua intervista](#)), Bergamasco di Castro, classe 1976, professione meccanico, infatti sul podio c'è stato solo il tempo che arrivasse la precisazione dei cronometristi: quinto!

Ma se il podio sarebbe stato il paradiso, quinto, per Stefano rimane lo stesso un sogno. James Hillier, Michael Rutter, Michael Dunlop, Guy Martin, Ian Lougher, Conor Cummins, William Dunlop, Adrian Archibald, John McGuinness, Bruce Anstey, Gary Johnson sono tutti piloti ufficiali e sono tutti campioni della specialità e sono tutti dietro di lui. La Kawasaki Ninja 1000 ZX-10R di Bonetti, talmente privata che deve ancora finire di pagarla, scatta al via con il gruppo dei migliori. Il clima è avverso, si parte sul bagnato. La gara delle superstock è una delle più impegnative si tocca una velocità media di 110 miglia orarie (177 km/h). Al primo giro forse per l'emozione o per controllare che tutto andasse bene si è piazzato in 11ª posizione, e il proposito di poter centrare un buon risultato si è fatto

realtà. Bonetti sull'asfalto bagnato ha iniziato ad aprire il gas con ottimi tempi, (4:52.558 il suo miglior tempo, il miglior terzo tempo assoluto), fino ad riuscire a raggiungere il gruppetto che combatteva per la seconda piazza. Fino all'ultimo giro la seconda posizione era a portata di mano. La bagarre tra Lee Johnston (Ducati 1199 Panigale ufficiale BSB), Cameron Donald, Ryan Farquhar, e il bergamasco è stata uno spettacolo che, viste le condizioni atmosferiche, le velocità e i pericoli di una gara stradale, verrebbe da definire eroico. A metà dell'ultimo giro un sorpasso in staccata a Ryan Farquhar e Lee Johnston fanno accarezzare l'idea del terzo posto a Bonetti, ma un contatto con Cameron Donald e la velocità di punta della bicilindrica di Borgo Panigale, cancellano il sogno del podio e piazzano Stefano in 5ª posizione. Quinto posto, ma primo italiano della storia a conquistare un risultato così importante a Port Stewart. Il suo team è il vero segreto, insieme a tanto gas, del successo di Stefano: Marcello Bonetti (l'immane fratello), Gabriele Pezzotta (Meccanico) e Stefan Baum (Rappresentante della Pirelli). Dopo la gara nel box c'erano molte strette di mano dei manager blasonati, quelli che nel portafoglio hanno i marchi importanti e le Case motociclistiche. Chissà che, incrociando le dita, non si realizzi il sogno di una moto ufficiale! [Guarda la classifica \(PDF\)](#) **M**



## Road racing, si rischia la vita per diventare immortali

**di Giamba Panigada e Fabrizio Partel** | Mark Buckley è morto alla NW 200 a soli 35 anni. I nostri inviati alla gara raccontano un modo di vivere - prima che di correre - diverso da quello a cui siamo abituati. Un mondo dove si sfiora la morte a 300 km/h per sentirsi vivi

**M**ark Buckley ha lasciato per sempre la NW200

Anche quest'anno ci sono state cadute. A volte sono senza conseguenze (come nel caso di Guy Martin, Gary Johnson e William Dunlop) altre volte sono più gravi e, non abbastanza raramente, a volte sono fatali. Questo è il caso del giovane Mark Buckley che ha lasciato

per sempre la famiglia delle road rancing. Il 35enne scozzese nativo di Loch Lomond ha perso la vita in un incidente poco dopo York corner nella salita verso Mill Road Roundabout. Il pilota ha perso il controllo in accelerazione (seconda marcia) schiantandosi contro il muro di una casa a bordo strada. Per Mark Buckley non c'è stato nulla da fare. Nel tardo pomeriggio, alla conclusione del programma di attività alla NW200, il direttore tecnico della corsa Mervin Whyte ha dato il triste annuncio: «Mark Buckley ha perso la vita in ospedale a seguito dell'incidente che lo ha visto sfortunato protagonista nella gara riservata alla classe Superstock, dove non sono stati coinvolti altri piloti. Le nostre preghiere sono rivolte alla sua famiglia, in particolare alla moglie Jayne». Era dal 2003 che

Buckley correva questa gara e da anni era uno degli specialisti del Road Racing. Il secondo anno consecutivo nel team Splitlath Motorsport, su due Aprilia RSV4 Factory. "Those who risk nothing do nothing, became nothing, achieve nothing". (Chi non rischia nulla non fa nulla, non diventa nessuno e non ottiene niente). David Jeffries, pilota inglese morto all'Isola di Man

### La North West 200

La North West 200 è un circuito su strade normalmente aperte al traffico, tocca le cittadine di Portrush, Portstewart e Coleraine. La lunghezza totale è di 8,9 miglia (14,3 km). Il tracciato per la sua forma è detto anche The Triangle (il triangolo) ed è considerato uno dei più veloci al mondo con tratti nei quali si raggiungono velocità massime superiori ai 300 km/h (Martin Jessopp, nel 2012 ha fatto segnare il record di velocità facendo registrare 208 mph pari a 335 km/h su una Ducati 1098R). Originariamente la gara si svolgeva sulla distanza delle 200 miglia (322 km). In seguito la formula della competizione si è evoluta nella forma attuale che vede 7 gare separate la cui durata varia tra i 4 e gli 6 giri. (2 gare di Superstock, 1 gara di Supertwins, 2 gare di Supersport, 2 gare di Superbike). Questo è quello che un insegnante ti spiega, ma quello che sui libri non c'è scritto lo fanno i piloti, i meccanici, il pubblico, la gente del posto. Il nascere in questa terra ti porta ad amarle, ti porta ad rispettarle, ti porta a condividere le gioie e dolore. La gente che segue le road rancing lo fa da anni, trasmette la propria passione alle nuove generazioni, quasi ad insegnare loro lo spirito e la scelta di correre queste gare. Più di una volta ho visto 4 generazioni, assistere nei prati alle gare, con accampamenti ben organizzati: barbecue, tende per ripararsi dal freddo, dal vento e dalla pioggia. Più di una volta ho visto bambini scorrazzare liberamente nel paddock in cerca di un autografo o solo per sentire da vicino il rombo del motore. Più di una volta ho visto offrire del caffè o the a sconosciuti, più di una volta ho visto meccanici e piloti di diversi team confrontarsi e scambiare idee e informazioni tra di loro. Aiutare il prossimo, qui dove l'ambiente è sano e sincero, è un piacere.

### Una grande famiglia

Questa è una grande famiglia, dove si inizia a correre giovani (23 anni) e si smette, se sei fortunato, a 60 anni e quando non si sale più in sella ci si dà comunque da fare in un altro modo. Qui l'unica barriera tra i piloti e il pubblico è sulla griglia di partenza, 30 minuti prima dell'inizio e fino a quando transita l'ultimo concorrente. Prima e dopo il pubblico può entrare liberamente nel paddock ed aggirarsi tra i vari motorhome. C'è chi scatta fotografie

chi chiede informazioni, non ci sono persone invadenti perché il contatto diretto tra il pubblico, i meccanici e i piloti è spontaneo e d'amicizia. La NW 200 dura una settimana e transita un pubblico di quasi 100.000 appassionati. Forse sembrano pochi paragonati a Monza, a Misano o al Mugello, ma per il nord dell'Irlanda sono numeri da capogiro.

### Più veloci della paura

Queste sono le road rancing: dove qui ed in altri circuiti minori (il TT fa una storia a sé) i partecipanti sono 99% del posto.

Un modo per movimentare la routine fatta di lavoro nei campi, pesca e serata al pub. Ma per sentirsi più vivi si sfiora la morte e lo si fa a 300km/h.

Nel le road rancing il fattore pericolo è parte integrante della passione motociclistica e, specialmente in Gran Bretagna, ne fanno una vera e propria motivazione di vita. In queste gare i piloti vengono considerati degli eroi.

Affrontano la morte, sono rispettati e onorati come dei cavalieri medioevali sui loro destrieri. A volte sconfiggono il pericolo, sono campioni, diventano immortali, di loro si parlerà nei pub per decine d'anni mentre le loro foto ingialliranno alle pareti. Altre volte però muoiono giovani. I loro nomi non vengono dimenticati e sono pronunciati con rispetto.



## Haga alla 8 Ore di Doha

**di Maurizio Tanca** | Il funambolico Nitro Nori si allenerà in vista della mitica 8 Ore di Suzuka partecipando alla seconda prova del Mondiale Endurance, che si correrà in Qatar il 9 e 10 giugno prossimi

**È** risaputo che l'amatissimo **Noriyuki Haga** quest'anno corra nel combattutissimo BSB (il campionato inglese Superbike, dove tra l'altro da quest'anno non sono più ammessi ausili elettronici) con il team Swan Yamaha e a fianco di Tommy Hill, attuale campione in carica. Com'è noto che i due velocissimi "team mate" parteciperanno ufficialmente alla celeberrima 8 Ore di Suzuka del 29 luglio prossimo, assieme a Katsuyuki Nakasuga - test rider delle Yamaha M1 MotoGP e protagonista della categoria

JSB1000 nell'All Japan Road Race Championship - che tra l'altro l'anno scorso sostituì l'infortunato Jorge Lorenzo a Valencia piazzandosi decorosamente sesto. Il trio correrà con la R1 del team Monster Energy Yamaha YART, terza classificata al Bol D'Or, gara d'apertura di quest'anno, alle spalle della Kawasaki SRC e della mitica Suzuki SERT. Ma se per Hill si tratterà di un debutto assoluto alla classica mini-maratona di Suzuka, appuntamento importantissimo per le Quattro Sorelle nipponiche, ancor più dei mondiali MotoGP o SBK, per Haga invece non sarà certo una novità, visto che l'ha disputata ben dieci volte vincendola nel 1996, con la Yamaha YZF750 in tandem con Colin Edwards, e ritirandosi nel 2006 per noie meccaniche.

Ma per scaldarsi i muscoli, quest'anno Norichan correrà anche alla 8 Ore di Doha, la seconda tappa del Mondiale Endurance, che si svolgerà nel weekend del 9 e 10 giugno sul circuito di Losail. Il Team YART correrà dunque con quattro piloti, affiancando Haga al celebre trio ufficiale costituito dai veterani Gwen Giabbani, Igor Jerman e Steve Martin. **M**





## Il primo video di James Stewart in sella alla Suzuki RM-Z 450

Il campione americano ha di recente firmato con la Suzuki per correre la prossima stagione in sella alla gialla 450. Vi mostriamo il video con le incredibili evoluzioni di Bubba sulla pista di Glen Helen

**F**resco di firma con la Suzuki, **James Stewart** non ha voluto aspettare il primo round dell'AMA Pro Motocross Championship 2012 a Sacramento, in California il 19 maggio, per poter salire in sella alla sua nuova RM-Z 450. Lo vediamo infatti, in questo video, in occasione della tappa americana dei Red Bull X-Fighters 2012 a Glen Helen.

### Chi è James Stewart

James Stewart, è noto nell'ambiente anche come "Il Tiger

Woods del supercross", conosciuto soprattutto per la sua tecnica, la sua velocità e per essere stato uno dei primi afroamericani a riscuotere successo nel motocross. "Bubba" nel 2002 diventò professionista gareggiando nella classe 125 e nello stesso anno venne nominato Rookie of the Year. Nel 2003 fu suo il dominio in categoria e la rivista Teen People lo nominò tra i "20 Teens Who Will Change the World". La sua prima vittoria nella classe 250 arrivò il 2 aprile 2005, battendo gente del calibro di Ricky Carmichael, Chad Reed e Kevin Windham. Riguardo alla sua nuova avventura, James Stewart ha dichiarato: "Non vedo l'ora di unirmi al team, è stato un piacere arrivare qui e incontrare la squadra. Sono molto emozionato, la moto mi piace e questa per me è una grande opportunità.

Tutta la squadra è fenomenale. Siamo tutti entusiasti e decisi a fare bene nel corso dei prossimi anni. Voglio ringraziare tutti alla Suzuki Yoshimura per avermi dato questa opportunità". **M**





## Motocross a Milano di notte? Si può fare

**di Andrea Perfetti** | A solo mezz'ora d'auto dalla caotica Milano è possibile fare motocross in notturna. Siamo stati infatti sulla pista di Lodi del Moto Club Emilio Marchi per scoprire i vantaggi di saltare sotto le stelle

**A Lodi il Motocross si corre sotto le stelle**

Per chi lavora trovare il tempo in settimana per allanarsi con la moto da cross è pura utopia, soprattutto se abita in una città come Milano. Qui i campi da tennis e quelli da calcetto non si contano, mentre ben più difficile è trovare una pista da motocross tra i palazzi e le vie dell'aperitivo meneghino. Tuttavia una soluzione esiste, l'abbiamo scovata a pochi chilometri dal capoluogo lombardo. A Lodi Vecchio per l'esattezza, a un tiro di schioppo

dal casello dell'Autostrada del Sole. Qui, tra i campi di mais, il **Moto Club Emilio Marchi**, guidato dal presidente Giorgio Sangalli, ha allestito una pista di motocross dalle caratteristiche indooristiche. Il tracciato è abbastanza tecnico (sono presenti tre doppi salti), ma si può affrontare senza troppi patemi, a patto di essere in forma fisicamente e di sapere cosa si sta facendo in sella alla propria moto. Il fondo è duro in diversi settori, ma non mancano i tratti più morbidi (nel rettilineo e in alcune zone scavate della pista). Perfetto, soprattutto quando la pista viene bagnata dal responsabile, Gianni Aiolfi, e si crea quell'effetto pongo che permette di curvare col manubrio che sfiora il terreno.

### Di giorno si suda, ma la notte no...

Girare in notturna, sotto la luce dei potenti fari piazzati a Lodi, è una manna soprattutto nel periodo estivo, quando le temperature calano sensibilmente dopo il tramonto. E poi, se amate il motocross, volete mettere una bella manche in pista tra amici al posto



della solita partita a calcetto scapoli vs ammogliati? Di contro l'illuminazione artificiale può dare noia a chi ha qualche problema di vista, mentre le zanzare sono sempre in agguato per chiedervi il pizzo. Ma per 20 euro (tanto costa girare su questa pista) è difficile pretendere di più a due passi dalla Madonna (anche a livello dei servizi offerti con ristorante, docce e postazioni lava-moto). Due sole raccomandazioni: evitate gli scarichi aperti spacca-timpani e lasciate la birra ghiacciata alla fine dell'allenamento! **M**



### Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
 P. Iva 11921100159

### Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

### Capo Redattore

Andrea Perfetti

### Redazione

Maurizio Tanca  
 Cristina Bacchetti  
 Marco Berti  
 Francesco Paolillo  
 Aimone dal Pozzo

### Grafica

Thomas Bressani

### Collaboratori

Nico Cereghini  
 Massimo Clarke  
 Giovanni Zamagni  
 Carlo Baldi  
 Massimo Zanzani  
 Lorenzo Boldrini  
 Enrico De Vita

### COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

### Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano  
 Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
 Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
 Email: staffmoto@moto.it